

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare
luglio-agosto 2024

I VALORI DI UN MARE DI LEGALITÀ

Il Presidente Mattarella apre la campagna
della Lega Navale Italiana

Il mare in una fossa. 80 anni dalle Ardeatine
La Lega Navale in Sicilia Orientale



Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

sommario

Anno CXXVII luglio-agosto 2024

3

Banco di quarta
di Carlo Romeo

4

Punto nave
di Donato Marzano

7

Mare di Legalità
*di Maria Cristina Sabatini e
Michele Valente*

12

**La Lega Navale Italiana
nella Sicilia orientale**
RRLN

16

**Memoria del mare.
Le sardare e la vela latina**
di Sebastiano D'Ambra

18

Cucina... a bordo
di Carmelo Di Giorgio

20

**La Lega Navale Italiana
sorprende ancora**
di Nadia Scarfò

22

Anassa e la voga rosa
RRLN

25

**Mediterraneo
spazio di guerra ibrida**
di Vince A. Di Dato

29

**Sicurezza delle unità
da diporto (parte VI)**
di Aniello Raiola

37

**Il Mare in tv
No Escape.
Protagonista lo yacht**
di Sergio Gamberale

39

La patente nautica
di Aniello Raiola

42

**I corsi di patente alla
Sezione LNI di Milano**
RRLN

44

**Oltre alla patente nautica,
la passione**
di Luca Buraggi

46

Il mare in una fossa
di Andrea Cavalieri

51

**Il progetto nauticAttiva
per il monitoraggio
dell'ambiente marino-
costiero**

*di Angela Rizzo e Giovanni
Scardino*

54

**Acqua in sentina?
Niente panico**
di Maurizio Parisi

57

**Diario di bordo della
Lega Navale Italiana**
di Michele Valente

62

Le recensioni

63

AUTORI



*Ottant'anni fa. I marinai alle Fosse Ardeatine.
(Foto di Andrea Cavalieri)*

Anno CXXVII - n. 4

luglio-agosto 2024

Direttore Responsabile

Carlo Romeo

Redattore

Marina Pagano

Direzione - Amministrazione

Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205
C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Proprietà

Lega Navale Italiana

Editore

Donato Marzano

Registrazione Tribunale di Roma

n. 7727 del 24.10.1960
Poste Italiane S.p.A.
Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1 DCB Roma



Realizzazione Grafica e Stampa

Stilgrafica Srl
via E. Q. Visconti, 8
00193 Roma

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

Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.

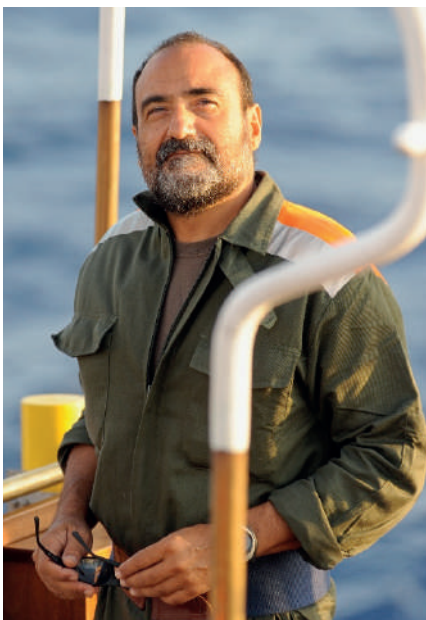
ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di Luglio 2024

Banco di quarta

«**P**iù saremo letti e più saremo conosciuti. Bisogna che ogni socio diventi collaboratore assiduo e vigilante. Bisogna che ogni nostro lettore faccia leggere la Rivista e la diffonda, e ne parli, e ne discuta. Il mare è ben poco conosciuto dagli Italiani: vogliamo dire è così poco conosciuto che siamo ben lungi dal trarne tutti i vantaggi economici e materiali, che esso ci offre, liberale. In fondo, non siamo un vero popolo marinaio, non siamo una nazione soprattutto marinara. Se qua e là, nell'arco ligure o sotto l'azzurro cielo di Napoli o lungo le spiagge siciliane il mare assorbe, degli uomini, lavoro, sudore, fatica, e il navigare è tradizione di famiglia, troppa gente ancora vive presso il salso, dimentica del tesoro che le sta ai piedi». Roba vecchia che sembra scritta ieri mentre invece la scrive nel 1921 Carlo Carnevale, che dirigeva allora questa rivista. È infatti nel suo editoriale del numero di gennaio di quel 1921, quindi oltre cento anni fa.

Sono in realtà molteplici e notorie le ragioni alla base di questo stato permanente di cose che tende a ignorare il mare in un territorio con oltre ottomila chilometri di coste, praticamente un gigantesco molo sul Mediterraneo. Ragioni storiche come il dominio inglese del XVIII e XIX secolo, che ha sempre scoraggiato altre marinerie nazionali, ragioni economiche perché il mare come economia è stato un rischio continuo e costante ma anche ragioni sociali perché il mare è fatica, dolore, paura, isolamento. Basterebbe fare un salto al bellissimo Museo del Mare di Cesenatico o a quello di Venezia, a due passi dall'Arsenale, per rabbrivire anche solo vedendoli i vestiti e le barche che usavano i pescatori fino a pochi decenni fa. Era vita non dura ma durissima, spesso costretta per fame a affrontare pericolose burrasche.



Uno dei meriti di questa rivista – e, per inciso, facciamo nostro l'antico appello di Carlo Carnevale ai lettori di oggi come a quelli di allora – è la sua viva, continua e costante presenza che, nel panorama italiano, costituisce la sua tradizione. Il racconto che fa del mare la rivista della Lega Navale – un racconto continuo dal 1897 di un mondo che cambia profondamente senza mai cambiare però certi aspetti – è infatti patrimonio unico per comprendere l'attenzione e l'impegno nei confronti del mare e della sua gente, formando con le sue storie di migliaia e migliaia di Soci una tradizione.

Una tradizione è patrimonio unico e, a proposito di tradizioni, quando a Londra si discuteva se andare a prendere i soldati inglesi intrappolati dalle truppe di Hitler in Grecia e destinati a morte o a prigionia, le obiezioni erano molto forti. Al Ministero della Marina molti sostenevano infatti che non si poteva rischiare la flotta perché per costruire una nave grigia occorrevano tre anni. Chiuse il discorso il Primo Lord del Mare quando rispose a questa obiezione, dicendo che, se per costruire una nave servivano tre anni, per costruire una tradizione come quella della Royal Navy servivano tre secoli. Fu così che le navi di Sua Maestà Re Giorgio VI salparono e andarono a recuperare i propri soldati in Egeo.

In questo numero che copre i due mesi estivi, raccontiamo fra l'altro la straordinaria giornata di Ostia con il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, poi andremo con la LNI nella Sicilia Orientale e ancora parleremo di patenti nautiche. Qualche consiglio per una navigazione più serena e sicura infine non guasta mai.

Buona lettura e buon vento.

Carlo Romeo

Punto nave

di Donato Marzano



Siamo in piena estate, stagione di mare, di laghi e di fiumi, di sport e di natura, ma anche di integrazione, di valori sociali e di legalità, come abbiamo dimostrato con le tante iniziative, progetti e attività che la LNI sta realizzando in molte strutture periferiche. È in corso la campagna «Mare di Legalità», che costituisce il più grande progetto istituzionale dei prossimi due anni mettendo in campo oltre venti barche sequestrate alla malavita organizzata, rimesse a posto dalla LNI e dedicate alle vittime del terrorismo e delle mafie. Una campagna partita alla grande da Ostia con un evento che ritengo storico per i contenuti della semplice ma toccante cerimonia di intitolazione di otto barche ad altrettanti servitori dello Stato, che hanno perso la vita per spirito di servizio, per le attività istituzionali di formazione nautica, di inclusione sociale e di monitoraggio dei parametri vitali dei nostri mari che stanno realizzando. Storico per la presenza del Presidente Mattarella e di tante autorità ed amici. Il Presidente della Repubblica ha incontrato i nostri volontari, istruttori, dirigenti, atleti, si è interessato ai nostri progetti, ha condiviso i nostri valori, ha testimoniato l'attenzione delle istituzioni per la missione che la Lega Navale Italiana porta avanti da 127 anni. A nome di tutti voi, degli oltre 56000 soci della LNI, ho preso l'impegno di lavorare per il futuro dei nostri ragazzi con l'intervento di saluto che riporto di seguito.

Buongiorno e benvenuti. Grazie per condividere con noi una giornata così



significativa per la Lega Navale Italiana, ente pubblico senza scopo di lucro che non percepisce finanziamenti pubblici, nonché associazione con oltre 56000 soci, che da 127 anni mette il mare al centro degli interessi del Paese. Grazie Signor Presidente per la sua presenza che rappresenta la vera gratificazione per i nostri ragazzi, istruttori, atleti e soci, alcuni dei quali ha incontrato prima. Loro sono le braccia, il cuore e il motore della Lega Navale Italiana, che ammiro per professionalità e passione e che ringrazio

Il saluto alla voce dell'equipaggio di Eva I, «barca della Legalità» affidata alla Lega Navale di Reggio Calabria.

per il lavoro che svolgono. È importante per noi la vicinanza delle istituzioni e Lei rappresenta il sicuro riferimento per i nostri volontari che lavorano nei territori in favore dei giovani e delle persone più fragili. Tutto questo per abbattere ogni giorno le barriere fisiche, mentali, sociali e rendere il mare e le attività che vi si svolgono un ambiente accessibile per tutti e un veicolo di integrazione sociale, di trasmissione di valori e di espressione delle proprie potenzialità. Il mare è una livella, con cui ci si confronta tutti sullo stesso piano. Oggi è un'occasione di festa per la Lega Navale Italiana, per i nostri amici e partner che ringrazio tutti. Mi riferisco alla Marina Militare, dalla quale 127 anni fa nacque

la Lega Navale Italiana come una costola per sensibilizzare il giovane regno d'Italia sull'importanza culturale, strategica, economica e sociale del mare, i ministeri di riferimento, Difesa e Infrastrutture e Trasporti, le Forze Armate e Forze di Polizia. La Guardia Costiera, con cui siamo insieme lungo le coste e i porti e le Federazioni sportive sorelle con cui è in atto una grande sinergia e una franca collaborazione. Con l'amministrazione giudiziaria, a diversi livelli, e con il Ministero dell'Interno, portiamo avanti progetti per i ragazzi impegnati nella messa alla prova e collaboriamo per la riassegnazione delle «barche della Legalità» insieme all'Agenzia Nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei Beni Sequestrati e Confiscati alla criminalità. Grazie per il rapporto di fiducia che si è instaurato con l'Agenzia e con le procure. Importante e concreta la collaborazione con il mondo dell'università e della scuola e con tutte le associazioni partner di «Mare di Legalità». Signor Presidente, ha incontrato prima le realtà della Lega Navale Italiana nelle diverse attività istituzionali di divulgazione della cultura del mare, di avvicinamento agli sport nautici, di formazione marinaresca, di protezione del mare, di inclusione dei fragili in centinaia di progetti sul territorio che le nostre 256 sezioni portano avanti con e per le istituzioni locali e regionali in tutto

il Paese, ma per la realizzazione dei suoi compiti istituzionali ha necessità di vivere sul mare e le concessioni demaniali sono lo strumento imprescindibile per garantire lo svolgimento delle nostre attività senza alcun fine di lucro. La Lega Navale è al servizio delle istituzioni e dei territori e lavora per i nostri ragazzi e per quelli delle diverse associazioni con cui collaboriamo. Strutture periferiche e basi nautiche nelle quali insegniamo ai



L'intervento del Presidente Marzano.



Il Presidente della Repubblica Mattarella accolto dai giovani della Lega Navale Italiana.

giovani ad andare per mare e per laghi, educiamo a difendere il mare dalle quotidiane aggressioni ma soprattutto formiamo ai valori del mare e alle sue regole. Mi riferisco al rispetto, all'inclusione, alla solidarietà, all'accoglienza, alla lealtà, alle regole ovvie del vivere sociale che non sono affatto scontate, come la cronaca evidenzia e che noi condividiamo ogni giorno a bordo di barche e mezzi, nelle basi nautiche e nelle scuole di vela, canoa e canottaggio, in sinergia con le famiglie e con la scuola. Ragazzi che ora, con la campagna «Mare di Legalità», indirizziamo anche ai valori della legalità. L'idea che oggi si concretizza è infatti quella di associare una barca assegnata dallo Stato con il suo pregresso di malfare (traffico di armi, droga, migranti, riciclaggio di denaro sporco), rimessa a nuovo dalla LNI e intitolata ad una vittima della mafia e del terrorismo (magistrati, forze dell'ordine, politici, giornalisti, operai e sindacalisti, professori universitari) per svolgere attività istituzionali in mare. La barca diventa così il loro simbolo proiettando in mare e dal mare nei porti, nelle comunità, nelle scuole, tra i giovani la storia di quei servitori dello Stato che hanno combattuto, perfettamente consapevoli dei rischi che correvano, il terrorismo e le mafie, che alla fine hanno sconfitto con il loro esempio e con lo spirito di servizio spinto all'estremo. Lotta che lo Stato continua a portare avanti ogni giorno. Saluto con grande stima ed affetto i parenti delle vittime che ci onorano della loro presenza oggi: il dott. Alfredo Morvillo, il sig. Placido Rizzotto jr., la dott.ssa Francesca Andreozzi, nipote di Pippo Fava, il sig. Giovanni De Grazia e, con loro, tutte le famiglie delle vittime ricordate dalle «barche della Legalità» che aumenteranno in numero e in attività e che sono idealmente con noi oggi. Oggi sono felice e orgoglioso di quello che stiamo vivendo insieme, all'interno del Porto di Ostia, con il quale stiamo collaborando per futuri progetti per il territorio. Partirà tra pochi minuti una articolata campagna che impiegherà nel corso dei prossimi due anni oltre 25 barche impiegate in progetti in favore di ragazzi, studenti, soggetti fragili, persone con disabilità fisica, mentale e sociale e giovani delle periferie a rischio. Concludo con un impegno che prendo per la Lega Navale che mi viene forte e chiaro guardando, come lei ha fatto, Signor Presidente, negli occhi questi ragazzi: lavorare ancora più determinati per preservare i loro sogni e le loro speranze. Loro sono il futuro del Paese e con loro navigheremo insieme come un unico equipaggio.



Il Presidente Marzano con i giovani atleti optimist della Sezione di Ostia.

Grazie.

Mare di Legalità

di Maria Cristina Sabatini e Michele Valente

Il 28 giugno 2024 è una data che resterà nella storia della Lega Navale Italiana. L'evento inaugurale della campagna *Mare di Legalità* a Ostia, con la partecipazione del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e delle più alte cariche istituzionali civili e militari, è un segnale forte della presenza dello Stato in un territorio vessato da troppo tempo dalla criminalità organizzata e un riconoscimento importante al lavoro, spesso silenzioso, svolto dai soci volontari della Lega Navale Italiana. Soci che, attraverso il mare e i suoi valori, educano ogni giorno al rispetto delle regole e alla bellezza di cui il mare è portatore, soprattutto in quei contesti difficili in cui il mare non c'è o non è accessibile, un mare fatto di valori umani e di integrazione sociale in favore delle persone con disabilità, dei soggetti più fragili e di tanti giovani e adulti in condizioni di svantaggio socio-economico.

La campagna *Mare di Legalità* percorre una lunga rotta prima di approdare all'attenzione istituzionale e mediatica dell'occasione del 28 giugno e comincia ben prima delle settimane che precedono l'arrivo a Ostia delle otto «barche della Legalità» – mezzi confiscati alla criminalità organizzata e affidati dall'autorità giudiziaria alla Lega Navale Italiana – che saranno protagoniste, insieme agli equipaggi formati da soci e a centinaia di giovani, di questa festa del mare e della legalità. Ad ospitare le barche e a fare da cornice all'evento è il Porto Turistico di Roma. Se è vero che ogni nave ha bisogno di un porto, in questo approdo si incontrano due significative storie di legalità: il Porto di Ostia, complesso centrale per il litorale romano, è stato sequestrato alla malavita locale nel 2016 ed è tornato oggi alla normalità dopo un periodo di amministrazione giudiziaria. L'idea di *Mare di Legalità*, invece, nasce nel 2023, erede di due esperienze positive di impiego di questi assetti affidati dallo Stato a un'istituzione storica del mare ed ente pubblico quale la Lega Navale Italiana per lo svolgimento di attività di interesse





generale che hanno il mare al centro. Da una parte, *Vela & Salute*, quest'anno alla seconda edizione, iniziativa nata con l'intento di promuovere la prevenzione della talassemia e la cultura della donazione del sangue tramite lo svolgimento di attività socio-solidali a bordo delle «barche della Legalità» affidate alle Sezioni della Sicilia orientale; dall'altra, il supporto operativo dell'associazione al progetto europeo *LIFE A-MAR NATURA 2000*, per un'azione di monitoraggio e di valorizzazione dei siti italiani della rete europea Natura 2000, attività svolta nel corso di sei settimane di navigazione nel Tirreno con cinque barche confiscate. Entrambi i progetti hanno dimostrato

che è possibile «cambiare rotta» e riportare queste imbarcazioni a nuova vita, grazie all'impegno dei soci e con i propri fondi. Queste barche, un tempo testimoni di storie buie e difficili, diventano ora simboli e mezzi operativi a livello nazionale, impiegati nella salvaguardia ambientale, nell'avvicinamento di tutti al mare e alla vela, nella diffusione della cultura marinaresca e nella formazione nautica.

Spirito di servizio, senso di responsabilità e sinergia con istituzioni e organizzazioni *partner* in favore dei territori, proiettando l'azione della Lega Navale dal mare verso terra, sono i concetti-guida della campagna *Mare di Legalità*, che mette a sistema le esperienze virtuose di gestione e valorizzazione di questi beni a livello locale tramite le Sezioni. La campagna si propone come un programma contenitore di diverse iniziative trasversali ai compiti istituzionali della Lega Navale, quali la diffusione della cultura marittima, la promozione dello sport e della formazione nautica per tutti, l'inclusione sociale e la protezione ambientale a bordo delle «barche della Legalità», che saranno testimoni di qui in avanti, nei diversi approdi, della storia e dei valori delle vittime della mafia e del terrorismo cui sono state intitolate.



La mattina del 28 giugno diventa il momento in cui questo progetto si presenta con tutte le storie e i volti delle donne e degli uomini, dei giovani e dei meno giovani, che danno vita e corpo alla Lega Navale Italiana, con i suoi ormai tre secoli di storia e uno sguardo sempre orientato al futuro. Dalla platea assistono numerose autorità, tra cui il Ministro dell'Interno, il prefetto Matteo Piantedosi, la Presidente della Commissione Parlamentare Antimafia, l'onorevole Chiara Colosimo, il Direttore dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata (ANBSC), il prefetto Bru-

no Corda, il Capo della Polizia, il prefetto Vittorio Pisani, il Capo di Stato Maggiore della Marina Militare, l'ammiraglio Enrico Credendino e il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, l'ammiraglio Nicola Carlone. Ci sono poi tutti i bambini e le bambine della Lega Navale di Ostia e i soci che animano i cinque stand rappresentativi delle diverse realtà dell'associazione: avvicinamento agli sport nautici e formazione nautica, agonismo olimpico e paralimpico, protezione ambientale e nautica inclusiva. Non mancano all'appuntamento i giornalisti delle principali testate locali e nazionali, che con il loro lavoro hanno restituito, anche a chi non era presente, il senso di questa giornata.



Al suo arrivo, il Presidente della Repubblica, accolto dal Presidente della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, saluta i bambini e ai ragazzi che sventolano la bandiera italiana e il guidone sociale della LNI. Il Presidente Mattarella si intrattiene nei diversi stand e risponde alle curiosità dei protagonisti dell'associazione, mentre gli istruttori illustrano al Capo dello Stato le attività della Lega Navale. Prima di prendere posto in platea, Siria, giovane atleta della Lega Navale di Ostia, avvicina il Presidente e gli consegna un tondo di legno con una barca in ceramica realizzato dai ragazzi con disabilità del Consorzio Siciliano di Riabilitazione, omaggio arrivato dalla Sicilia a Ostia a bordo di *Stubborn*, una delle barche impegnate nella campagna che da lì a pochi minuti avrebbe mollato gli ormeggi. Tra il Presidente della Repubblica e la giovane atleta corre uno sguardo d'intesa e un sorriso: «Presidente ti vogliamo tutti bene», «Anch'io».

Sul palco sono tanti i giovani che si avvicinano, leggendo le storie che sono rappresentate da queste barche, e i momenti di commozione non sono mancati. Il Presidente Mattarella si è soffermato a lungo fra giovani, atleti e soci, ascoltandoli con attenzione e curiosità, in

un contesto che lo rendeva per diverse ragioni interno all'evento e profondamente coinvolto. È arrivato il momento per i giovani soci e atleti della Lega Navale Italiana Sezione di Ostia di salire sul palco insieme agli equipaggi delle otto «barche della Legalità» per perpetuare il ricordo delle vittime e l'impegno contro le organizzazioni criminali. Alla memoria del generale dell'Arma dei Carabinieri e prefetto Carlo Alberto Dalla Chiesa viene intitolata *Spyros*, barca a vela affidata alla Sezione di Fiumicino, un tempo



impiegata nel traffico di stupefacenti e di migranti. Al sindacalista Placido Rizzotto è dedicata *Lion*, la «barca della Legalità» affidata alla Sezione di Sant'Agata di Militello con un passato nel traffico di migranti. Al giornalista e attivista Pepino Impastato – il primo intellettuale ad essere stato ucciso dalla mafia siciliana – è intitolata *Lighea*, barca a vela affidata alla Lega Navale Italiana Sezione di Brucoli-Augusta e impiegata dalla criminalità organizzata nel traffico di migranti. Al politico Piersanti Mattarella, fratello del Capo dello Stato, ucciso da Cosa nostra mentre ricopriva l'incarico di Presidente della Regione Sicilia, è intitolata la barca della Sezione di Ostia, *Eros*, un tempo utilizzata nel traffico di migranti. Per lo stesso reato è stata confiscata *Stubborn*, affidata alla Lega Navale Italiana Sezione di Acitrezza e intitolata al giornalista Pippo Fava. Ai magistrati Giovanni Falcone e Paolo Borsellino è stata dedicata la barca della Lega Navale Italiana Sezione di Palermo, *Our Dream*, confiscata per traffico di stupefacenti, la prima di queste imbarcazioni ad essere stata resa pienamente accessibile a persone con disabilità fisica. *Eva*, barca della Sezione di Reggio Calabria, è stata intitolata a Natale De Grazia, ufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Il Comandante Generale, l'ammiraglio Carlone, prima dell'inizio dell'evento, ne ha onorato la memoria donando un crest all'equipaggio. *Lady Marianna*, con un passato nell'immigrazione illegale e oggi affidata alla Sezione di Riposto, è stata dedicata alla memoria di Francesca Morvillo – moglie di Giovanni Falcone e unica magistrata ad essere stata uccisa dalla criminalità organizzata in Italia – e ai giovani agenti della scorta di Giovanni Falcone che erano a bordo dell'auto blindata «Quarto Savona Quindici» il giorno della strage di Capaci (23 maggio 1992), Antonio Montinaro, Vito Schifani e Rocco Dicillo.

Nello svolgimento delle attività di «Mare di Legalità», gli equipaggi saranno composti da soci della Lega Navale Italiana, ma anche da giovani, studenti, ricercatori universitari e da persone con disabilità o in condizione di disagio socioeconomico. Saranno loro a raccontare nei porti, nelle città e nelle scuole la storia della barca e della vittima a cui è stata intitolata e la cui immagine e nome sono raffigurati sulla randa e sulla vela di prora. Queste imbarcazioni, in occasione delle soste nei porti, esporranno in banchina un gonfalone che ne ricordi il passato e



la biografia della persona a cui è stata associata. L'appello di Paolo Borsellino – quel «Parlate. Parlate della mafia» – viene raccolto anche dalla gente di mare, attraverso la LNI e rilanciato in un periodo in cui la speranza, l'impegno civile e l'educazione alla legalità, diventano vitali e antidoto ai fenomeni di devianza ed emarginazione. Il Presidente della Lega Navale Italiana, l'ammiraglio Donato Marzano, ricorda nel suo intervento, come «que-

ste barche diventano una testimonianza concreta della storia e dei valori di quei servitori dello Stato che hanno combattuto contro la mafia e il terrorismo, perfettamente consapevoli dei rischi che correvano». «Una lotta contro le organizzazioni criminali» – sottolinea il Presidente della LNI – «che non è finita e che lo Stato porta avanti tutti i giorni ed è nostro dovere, come ente pubblico e associazione con oltre 56 000 soci, educare i giovani ai valori della legalità e al rispetto delle regole, avvicinandoli al mare e all'attività nautica. La presenza del Presidente Mattarella e delle più alte cariche istituzionali all'evento inaugurale di "Mare di Legalità" rappresenta la vera gratificazione per i nostri ragazzi, istruttori, atleti e soci. Ci hanno onorato della loro presenza, e di questo li ringrazio, alcuni dei parenti delle vittime, tra cui Alfredo Morvillo, Placido Rizzotto jr., Giovanni De Grazia e Francesca Andreozzi, nipote di Pippo Fava. Sono felice e orgoglioso di come sia partita questa importante campagna che ci vedrà impegnati per un anno e mezzo come un unico equipaggio».

La campagna, iniziata con la seconda edizione di *Vela & Salute* e con le attività in collaborazione tra le Sezioni della Lega Navale e i Punti Luce di Save the Children in dieci città italiane, navigherà nei mari italiani nel corso del biennio 2024-2025 con un ampio programma di attività marittime, rivolte in particolare ai giovani e ai soggetti più fragili, per diffondere i principi della legalità e far conoscere a tutti i valori della Lega Navale Italiana (accoglienza, competenza, rispetto, lealtà, appartenenza, disponibilità, solidarietà, sostenibilità e amore per il mare). Numerose attività saranno svolte insieme ai partner operativi di *Mare di Legalità*: Save the Children Italia, Federparchi, Marevivo, Marina Militare, Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, RUO-Research Unit One, Associazione il Porto dei Piccoli e Porto Turistico di Roma.



La Lega Navale Italiana nella Sicilia orientale

RRLN

Sono nato a Catania. Quarant'anni di Marina Militare per me sono stati impegnativi ma affascinanti, direi totalizzanti. Dico sempre ai miei amici che avrei dovuto pagare io la Marina per le esperienze che mi ha consentito di fare come ufficiale delle Armi Navali.

Agatino Catania



Cosa è stato il mare nella tua vita?

Il mare nella mia vita è stato fondamentale non solo per la mia professione. L'acqua è il mio elemento, e il mare della costa ionica – il mare greco siciliano – è il mare di casa, il mare dei ricordi, il mare della mia gioventù. Le navi sono state la mia casa e il mio lavoro per tanto tempo e quella che mi è rimasta di più nel cuore è Nave *Giuseppe Garibaldi*. Sono stato parte del primo equipaggio e questo vuole dire parecchio. Si comincia diciamo da zero e così si imparano molte cose, quando sei primo equipaggio di una nave; inoltre, Nave *Garibaldi* era l'ammiraglia della Marina, il primo incrociatore portaeromobili, e questo per chi conosce la storia della Marina rappresenta una grande sfida ancora oggi. Poi i 27 anni di componente aerea della Marina sono stati il coronamento di una delle mie passioni: il volo; all'elemento acqua si è aggiunto l'elemento aria.

Il tuo comandante?

Beh, su Nave *Garibaldi* il primo comandante fu il capitano di vascello Giorgio Capra, uomo di mare con un certo carattere, per usare un eufemismo. Poi abbiamo avuto il CV Sergio Biraghi, cui sono rimasto molto legato come figura di comandante. Un buon comandante a mio avviso deve essere autorevole, con la serenità dettata dal sapere e dotato di grande equilibrio, che gli consentono di essere riferimento costante per l'equipaggio.

Quali sono le caratteristiche della Lega Navale Italiana nella Sicilia orientale?

Oggi la Sicilia orientale conta tredici strutture periferiche, fra cui due delegazioni e undici Sezioni. Una delle caratteri-



stiche che registro e su cui mi sono impegnato e mi impegno molto è stata quella di lavorare in rete, come un solido team ma nel rispetto delle peculiarità di ciascuna struttura periferica. In buona sostanza, è importante l'esistenza del singolo campanile sul territorio senza dimenticare che la cattedrale è unica per tutti.

I progetti più importanti?

Nel 2023 nasce l'esperimento che ha avuto un grande successo, quello di «Vela e Salute», in cui, con l'impiego delle barche sequestrate e affidate alla LNI, si è strutturata una navigazione a staffetta socio solidale, partendo da Pozzallo sino a Lipari con il rientro ad Aci Trezza e incontrando e portando in mare diverse centinaia di bambini normodotati e fragili.

I rapporti con le istituzioni?

Molto positivi, con la Regione, grazie anche all'impegno dell'amico delegato della Sicilia occidentale Carlo Bruno, che ha la delega dal Presidente nazionale per i rapporti con le istituzioni regionali. Il Comune di Catania e il suo sindaco Enrico Trantino sono partner attenti e disponibili. Con lui lanceremo un progetto contro la dispersione scolastica all'interno del più ampio progetto nazionale «Mare di Legalità» e quindi impiegando le imbarcazioni confiscate, che ci piace definirle della legalità, con a bordo equipaggi di ragazzi che attraverso la navigazione e le sue regole possono formarsi, evitando dispersioni pericolose, attraverso l'acquisizione di quell'elemento determinante che è appunto lo spirito di equipaggio, forse la lezione più importante che può dare il mare insieme al rispetto sia del mare stesso sia dei propri compagni, e ovviamente della propria imbarcazione. Ottimi sono comunque i rapporti con altri amministratori comunali nelle sedi di Pozzallo, Sant'Agata di Militello, Riposto, ove la LNI è istituzione di riferimento che ben si integra anche con altre associazioni del territorio e con le scuole.

Difficile fare il delegato regionale?

Più che difficile è impegnativo. Se vuoi avere consapevolezza di cosa siano il tuo territorio e coloro che lo animano, è un impegno molto molto forte che richiede tutta l'energia possibile e tutto il tempo possibile. Uno dei rimpianti che posso avere è che, paradossalmente, da quando sono delegato il mare lo vedo molto meno, in termini di diporto personale. È vero però che se da un lato è una fatica in più essere presidente di una Sezione – quella di





Acì Trezza – dall'altro mi aiuta molto a rimanere operativo, con i piedi in acqua. Oggi pomeriggio per esempio sono con i ragazzi della Sezione a portare i bambini sugli optimist nel progetto di promozione vela giovani.

Parliamo delle Sezioni.

Alcune Sezioni sono votate alle attività agonistiche, che per la LNI sono molto importanti. Per esempio, Messina fa tanta deriva di successo, così come Siracusa, che sono lieto di poter dire oggi è diventata Centro di Formazione Territoriale. Molte Sezioni sono impegnate nelle attività sociali, come Catania, Pozzallo, Sant'Agata Militello, Acì Trezza. Ci tengo a ricordare la

Sezione di Gela, che ha il porto insabbiato, e che quindi non può impegnarsi nel mondo della vela: ha avuto la capacità di convertirsi dalla vela alla canoa, e da delegato devo dire con un ottimo risultato, rilanciando la Sezione anche nel mondo scolastico. Ci sono poi le Eolie, dove Lipari fa un grande lavoro di valorizzazione del territorio e di inclusione, con attività formative e sociali. Riporto è un'altra realtà che ha un forte impegno per l'inclusione sociale grazie alle tre imbarcazioni della legalità, che fanno numerose attività in questo ambito. Un mare senza barriere di ordine fisico, sociale economico è il nostro comune denominatore e credo che grazie a tutti, presidenti e soci, sia ormai nel nostro DNA.

Meglio avere a che fare con i soci più giovani o con quelli storici?

Dobbiamo puntare sui giovani e sui nuovi media con la velocità cui sono abituati. Deve essere un combinato disposto fra la conoscenza che hanno i soci storici e la capacità di essere attrattivi verso le nuove generazioni. La Marina non a caso qualche anno fa utilizzò lo slogan «Innovazione e tradizione», che resta comunque una chiave della mariniera di tutti i tempi. La capacità di proiettarsi nel futuro può avvenire solo con una memoria storica, senza imbalsamarla, senza integralismi, perché diventerebbe fine a se stessa. La storia, le tradizioni, sono le fondamenta su cui costruire gli edifici del futuro. Un progetto cui teniamo molto, in questo ambito, è il MetaSea, il museo marittimo virtuale, nato dalla collaborazione fra Digital Atom, Lega Navale Italiana con la Sezione di Acitrezza, Università di Catania e BaxEnergy. Si tratta di una esperienza culturale multisensoriale legata all'habitat marino, di cui siamo molto soddisfatti.



Torniamo un momento alla tua esperienza di ufficiale della Marina italiana. La tua generazione – e soprattutto il Corpo Armi Navali – ha vissuto professionalmente la rivoluzione tecnologica?

Siamo stati coinvolti in materia massiva nei processi di automazione dei sistemi di bordo; in pratica abbiamo dovuto rimetterci a studiare per aggiornare e acquisire nuovi concetti di controllo dei sistemi di piattaforma. Il processo è cominciato con la classe «Lupo» e «Maestrale», quindi immediatamente prima del mio arrivo. Diciamo che la mia è stata la prima generazione che ha utilizzato i nuovi sistemi di gestione a livello operativo e non lo ricordo come una avventura. È stato impegnativo ma niente di traumatizzante, sarà forse perché eravamo giovani.

Gli angoli della Sicilia orientale che senti tuoi?

Le Isole dei Ciclopi rappresentano non solo una affascinante area marina protetta ma un angolo meraviglioso, fra Omero e Verga, che non si può perdere. Marzamemi e Siracusa sono poi luoghi anche loro straordinari, ricchi di marineria e cultura. Uno dei miei obiettivi di delegato è quello di ridare vita alla presenza della Lega Navale Italiana nel territorio taorminese perché Taormina merita una sede della LNI e la LNI merita di essere in quel territorio così importante per mantenere vivi i concetti della marineria tradizionale. Passando sul Tirreno ci sono appunto le Eolie e poi c'è Milazzo, dove è nato Luigi Rizzo e dove c'è il castello che può dare uno degli scorci più belli del versante tirrenico.



Memoria del mare

Le sardare e la vela latina

di Sebastiano D'Ambra

La propulsione delle barche del litorale di Catania fino agli anni 50 del Novecento era solo a remi o a vela. Navigavano senza strumenti ma per allineamenti che chiamavano *segnali*. Si sceglievano preferibilmente perpendicolari fra loro e servivano anche a identificare i fondali e i luoghi adatti alla pesca. L'orientamento astronomico aveva per loro alcune stelle di riferimento come Orione, i *tre vastuni* oppure i *tre re* oppure le Pleiadi, *a' puddara*.

Le barche della costa catanese, a quei tempi, avevano linee d'acqua e armi diversi in base alla dimensione e alla destinazione d'uso. Si trattava di barche tutte costruite secondo l'antica tecnica del mezzo garbo ed esiste ancora in Acitrezza il Cantiere Rodolico, dove il Mastro d'ascia Salvatore Rodolico, ultraottantenne,

insieme ai figli mantiene viva questa antica tradizione. C'erano quindi le fiscinare, le nassaiole ma soprattutto le sardare che, con i Faraglioni, sono state il simbolo di Acitrezza. Giuseppe D'Ambra, o meglio Pippino Badduzza, come lo chiamavano tutti, classe 1923, raccontava che prima della seconda guerra mondiale ad Acitrezza c'erano ben cinquantaquattro sardare.

La sardara poteva arrivare a dieci metri di lunghezza. Il suo armo velico era semplice, non essendo destinata alla navigazione d'altura, anche se è bene ricordare che i remi sulle sardare non sono ausiliari ma complementari alla propulsione, esattamente come accadeva in tempi più antichi. I venti dominanti del litorale di Catania in genere sono venti di brezza che spirano più o meno perpendicolarmente alla costa. Questo regime di venti ha dunque ispirato la semplicità d'armo della sardara. L'albero della sardare è a calcese, quindi asportabile, mentre in testa d'albero è montata la puleggia per rinviare la drizza dell'antenna. È la drizza dell'antenna – questa drizza viene chiamata l'amante – e serve a mettere a riva l'antenna.



La vela tradizionale della sardara è la vela latina, formata da più strisce di tessuto cucite nel senso verticale, i ferzi. Ogni sardara aveva in dotazione tre vele di diverse dimensioni – la vela *granni*, la *mezza vela* e il piccolo *latineddu* – utilizzate secondo l'intensità del vento. In caso di vento debole il *latineddu* veniva messo a riva a prua in modo da aumentare la superficie velica. L'asimmetricità dell'armo latino comportava una diversa efficienza della vela in base al lato di provenienza del vento. L'andatura *alla buona* si verificava quando l'antenna era sottovento all'albero. Se invece l'antenna si trovava sopravvento rispetto all'albero l'andatura diventa *alla mala*.



La sardara presentava una notevole stabilità di forma, completata da una stabilità di peso dovuta agli attrezzi di pesca come la tratta o menaide, la rete destinata alla pesca alle sarde o alle acciughe. Nonostante la stabilità, con vento fresco era più prudente stabilizzare la barca con pietre poste sul lato sopravvento, il *milito*. A proposito di vento, come noto, nel Mediterraneo non esistono venti permanenti come sugli oceani. I venti presenti sono venti accidentali dovuti a perturbazioni o a regimi di brezza. Le brezze che interessano il litorale catanese determinano l'andamento dei venti. Il pennacchio dell'Etna è ottimo segnale per i vecchi pescatori, visto che segnala con notevole anticipo il cambiamento del vento. I venti di brezza sono più accentuati durante il periodo estivo a causa del notevole riscaldamento della piana catanese.

In genere, durante la prima parte della giornata, la brezza si dispone a grecale, aumentando di intensità per poi girare a levante – la cosiddetta *livantata* – fino a estinguersi al calare della sera. Un vento sempre di brezza frequente nei pomeriggi estivi è la *canalata*, un vento che si forma in prossimità dello Stretto di Messina, segue il profilo della costa, a causa delle forti correnti ascensionali della piana di Catania, per poi disporsi a levante aumentando di intensità e infine placarsi nelle ore notturne. Forma un'onda che persiste per molte ore durante la notte anche oltre Capo Murro di Porco.



Altri venti di brezza sono altre memorie antiche come l'*uffazzo*, la *brezza di terra sul golfo di Catania*, oppure il *maistraleddu*, chiamato anche *u sciatu da Za Maddalena*, *brezza di mare* presente nelle ore notturne, tra Acitrezza e Capo Mulini. I vecchi marinai salpavano nel pomeriggio da Acitrezza, sfruttando la *canalata* e arrivavano a Brucoli in un unico bordo con andature dal traverso al lasco. Il ritorno avveniva prima dell'alba, sfruttando l'*uffazzo* e tenendosi molto vicini alla costa, navigando insomma *a tocca timuni*, cioè con il timone che quasi toccava il fondo.



Cucina... a bordo

di Carmelo Di Giorgio

Era sabato 22 giugno mattina quando la nostra imbarcazione sociale, la *LION*, partiva da Stromboli dopo una tranquilla serata trascorsa ormeggiati nel campo boe.

Partivamo per un viaggio a tappe che ci avrebbe portato a Ostia per l'avvio del progetto «Mare di legalità», che ci avrebbe a sua volta visto protagonisti insieme ad altre 7 barche di altrettante Sezioni.

Noi, giovane sezione costituita a febbraio 2024 dopo una storia iniziata nel lontano 2010 che mi ha visto presidente sin dalle origini, eravamo lì per incontrare il Presidente della Repubblica, che avrebbe intestato, venerdì 28 mattina, nel corso di una grande manifestazione la nostra *LION* al sindacalista corleonese Placido Rizzotto, ucciso dalla mafia nel 1948 alla giovane età di 34 anni.

Partiamo in quattro, io, Lucio, Tito e il nostro grande Pippo, fucina di consigli e di esperienza, ma altri soci ci avrebbero raggiunto a Ostia a festeggiare con noi e a darci il cambio nella traversata di ritorno. Il senso di appartenenza e la voglia di esserci non ci fermava; abbiamo preso aerei, autobus, taxi ma volevamo essere a tutti i costi, lì con la nostra *LION*.

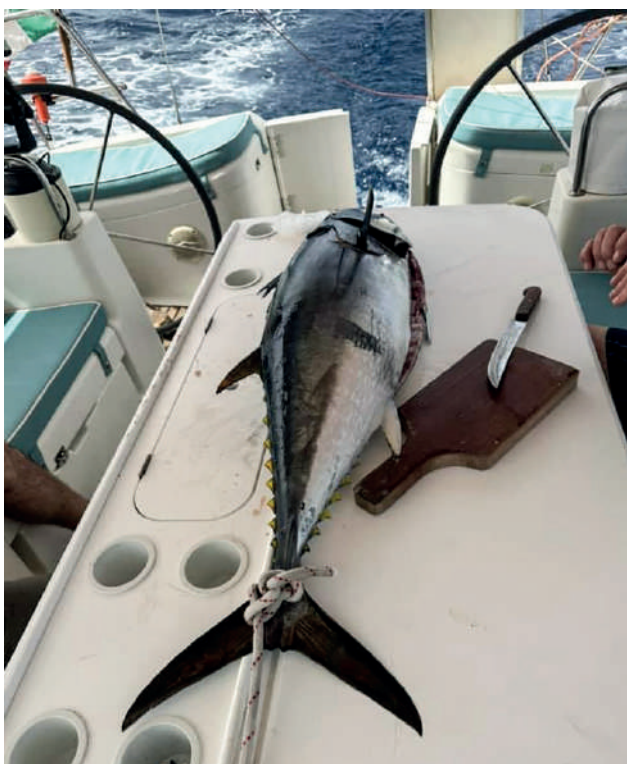
Cominciamo a navigare cercando di integrare la nostra cambusa con un buon pesce e attacchiamo le nostre speranze ad un pesce Rapala di 14 centimetri che ci tiriamo dietro attaccato ad una canna da 50 libbre. Ecco che improvvisamente

parte la canna; tutti gridiamo «è grosso è molto grosso!». Inizia la lotta e Pippo mi cede la canna. Lottiamo per almeno 50 minuti, ma alla fine vince lui, un tonno stimato del peso di almeno 100 kg.

La delusione è grande e l'esca è palesemente e irrimediabilmente rovinata. Dico a Pippo «inneschiamo questa, sono troppo grossi» e quindi convergiamo la scelta su una aguglia Rapala da 37 centimetri. Siamo delusi e ci concentriamo sulla navigazione, anche se il pensiero irrimediabilmente va a quel pesce appena perso.

Io e Lucio scendiamo sotto coperta decidendo di prepararci un buon thè, ma mentre ci diamo da fare tra i fornelli increduli sentiamo un suono ormai familiare: è il cicalino del mulinello, un altro tonno aveva attaccato l'esca, ma questa volta aveva trovato pane per i suoi denti.

Torno sulla canna ed inizia la lotta fino a quando il tonno fa capolino; la nostra è una pesca sostenibile una volta portata a termine la cattura avremmo posato la canna.



Dopo 45 minuti il tonno è sotto bordo: 105 centimetri per un peso stimato di 40 kg. La cambusa è fatta!

Meditiamo su come gestire l'improvvisa cambusa e valutiamo varie preparazioni, ma tra queste inesorabilmente emerge l'antica ricetta di mia nonna, «il tonno al ragù», semplicemente, a detta di tutti, meravigliosa.

È un piatto completo con cui condiremo la pasta (fettuccine) e gusteremo un ottimo secondo.

Gli ingredienti sono:

- 2 kg di pomodori freschi
- 2 kg di tonno fresco a pezzi grossi
- 4 cipolle
- 6/7 spicchi di aglio
- Salvia
- Capperi al sale (di Salina)
- Basilico fresco
- Peperoncino
- Un bicchiere di vino bianco
- Olio di oliva EVO
- Sale q.b.



Iniziamo a soffriggere 4 spicchi di aglio in una copiosa quantità di olio EVO, prepariamo in anteprima 4 grossi pezzi di tonno che incideremo al centro creando una tasca profonda dove all'interno metteremo aglio intero, salvia, basilico e capperi salati.

Appena il nostro aglio sarà leggermente imbrunito aggiungeremo un pizzico di peperoncino e a seguire i pomodori tagliati a pezzettoni e le cipolle preventivamente spezzettate con l'aggiunta di un pizzico di sale.

I pomodori a fuoco medio inizieranno a rilasciare il loro succo creando un amalgama uniforme; a questo punto aggiungeremo i grossi pezzi di tonno, che cuoceranno leggermente coperti da un coperchio per almeno 25 minuti.

A seguire aggiungeremo un bicchiere di vino, che sfumerà lentamente per 10 minuti. Fatto ciò, il ragù è pronto per condire le nostre fettuccine, circa 120 grammi a testa.

Il profumo è enorme e la convivialità fra tutti noi fa da protagonista. Tutti ci alterniamo e facciamo a gara per occuparci di qualcosa: cucina, lavaggio piatti, pulizie... Siamo una squadra sottocoperta e sopra.

La nostra avventura e la nostra missione di legalità è appena iniziata, ma ci porterà molto molto lontano, perché miracolosamente la nostra famiglia non ha mai smesso di crescere. Siamo e saremo la Sezione di Sant'Agata di Militello.



La Lega Navale Italiana sorprende ancora

La Lega Navale di Palmi «premia» i vincitori del Concorso «L'Italia e il mare»

di Nadia Scarfò

All'evento «Mare di Legalità» del 28 giugno nel porto turistico di Roma, a Ostia, alla presenza del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, hanno partecipato anche studenti vincitori del concorso nazionale «L'Italia e il mare», indetto dalla Lega Navale Italiana di concerto con il Ministero dell'Istruzione e del Merito (presente la dott.ssa Maria Costanza Cipullo). Lo studente Gabriele Valeriano ha rappresentato le classi vincitrici dell'ITTL «Nautico 1874» Pizzo (Vibo Valentia), accompagnato dal prof. Domenico Sorace; la prof.ssa Nadia Scarfò, referente del progetto vincitore, e lo studente Peraldo Pezzani hanno presieduto in rappresentanza della classe I C dell'I.C. «De Zerbi-Milone» (Palmi), 1^a classificata fra le scuole secondarie di 1° al concorso nazionale indetto dalla LNI con il MIM, con l'elaborato *L'Italia e il mare - La Costa Viola*.

RRLN



Sono sempre loro i protagonisti: la Costa Viola e gli alunni della I C dell'Istituto Comprensivo «De Zerbi-Milone», vincitori del Concorso «L'Italia e il mare». L'iniziativa è del presidente della LNI di Palmi, avv. Giovanni Grillea, e del vicepresidente Dino Pizzuto. Sono

loro che, con tutto il direttivo e in virtù della vittoria conseguita, hanno messo a disposizione le barche della Sezione di Palmi per offrire agli alunni vincitori la possibilità di scoprire la Costa Viola e tutte le sue cale altrimenti irraggiungibili. L'appuntamento, alle 9 di domenica 30 giugno, presso il porto turistico di Palmi.

La barca a vela *Ocean Dream*, confiscata alla criminalità organizzata, è pronta, e con essa altre imbarcazioni. Insieme a me, gli alunni e la collega Silvia Saffioti; ci imbarchiamo in questa nuova avventura in mare. La giornata è perfetta, soleggiata, il mare calmo quasi da non percepirne il moto ondoso. Appena dietro lo scoglio dell'Ulivarella, Cala Buffari e l'inconfondibile Petrosa, che tanto ha ispirato Leonida Repaci.

Si prosegue poi verso la Marinella, la spiaggia di «un'altra generazione», e Punta Prita, maestosa scogliera metafora naturalistica della Calabria e del suo modo di essere. Gli alunni, intanto, provano a fare i marinai e i timonieri fino a raggiungere le prime grotte della costa, quindi la chiesa, Cala Leone e, finalmente, la meravigliosa Cala Janculla. I suoi fondali sono profondi, trasparenti, con caratteristici riflessi violacei. E qui la voglia di tuffarsi prende inesorabilmente il sopravvento!

Dopo una lunga sosta si riparte per la rotta di casa: ammiriamo la Grotta delle Rondini, i terrazzamenti (ormai dismessi) per la coltivazione dell'uva Zibibbo; la torre saracena del Parco dei Tauriani fa da faro in pieno giorno e si respira aria di gioia a pieni polmoni.

Giunti al porticciolo, gli alunni scendono dalle barche con gli zaini più leggeri ma i cuori colmi di emozioni che solo il mare e la Costa Viola possono dare. Felici dell'indimenticabile giornata trascorsa, ringraziano con un forte applauso il presidente Grillea e tutti i soci LNI che hanno fatto loro questo grande regalo, inconsapevolmente certi che il ricordo di questa giornata rimarrà indelebile nei loro cuori e, chissà, un giorno ne parleranno a figli e nipoti per trasmettere loro lo stesso amore per la Calabria e il suo mare.



ANASSA e la voga rosa

RRLN

Anassa ha una storia di dolore e paura che ha cambiato di segno perché è ormai una delle barche del Mare di legalità, l'unica che naviga in Adriatico. Oltre ottanta clandestini – oltre ottanta su una barca a vela di circa tredici metri – e il Canale di Sicilia in burrasca, poi il soccorso che arriva e salva bambini, donne, uomini in fuga, fra disperazione e speranza. *Anassa* sarà sequestrata dalla magistratura siciliana e quindi, dopo una serie di complesse procedure, affidata per una nuova vita alla Sezione di Ortona della Lega Navale Italiana all'interno del progetto «Mare di legalità».

Il presidente della Sezione di Ortona, Luigi Polidoro, è orgoglioso di questa acquisizione, che ha richiesto tempo e impegno ma quel che conta è che ora la barca si dondoli tranquillamente all'ormeggio, nello splendido bacino di mare dove si svolgono tutte le attività della Lega Navale ortonese.

Due soci sono a bordo per sistemare i serbatoi che hanno ancora qualche problema mentre Federico a prora controlla l'ancora. La barca è dunque già da tempo operativa per le iniziative sociali previste. Fra le altre attività, *Anassa* fa da imbarcazione scuola per gli studenti dell'Istituto Nautico di Ortona, il «Leone Acciaioli». Si tratta di una scuola di tradizione e di prestigio, sopravvissuta peraltro e quasi per miracolo, alla strage di Istituti Nautici generata da una riforma scolastica non esattamente previdente visto che ha dimenticato che l'Italia è una penisola e i Nautici hanno formato generazioni di marinai. Il target della Sezione LNI di Ortona è quello di portare *Anassa* e gli allievi dell'Acciaioli alla Barcolana e forse il prossimo anno potrebbe essere quello buono.

Accanto al presidente Polidoro ci sono le ragazze del team rosa del Gruppo Vo-

ga, altra eccellenza della Sezione. Per loro la voga è una passione faticosa, riconosciuta e straordinaria. Scherzano ma forse no quando spiegano che è uno sport che richiede moltissima determinazione, insomma non è roba da uomini e questo concetto non hanno problemi – è evidente – a comunicarlo ai rispettivi fidanzati, figli e mariti. Mostrano sorridendo i calli delle mani e raccontano degli allenamenti invernali delle 6 del mattino – con qualsiasi tempo – per poi andare a lavorare o a iniziare la giornata dopo che la loro giornata è già iniziata ai remi. Ridono quando parlano delle trasferte. Ore di





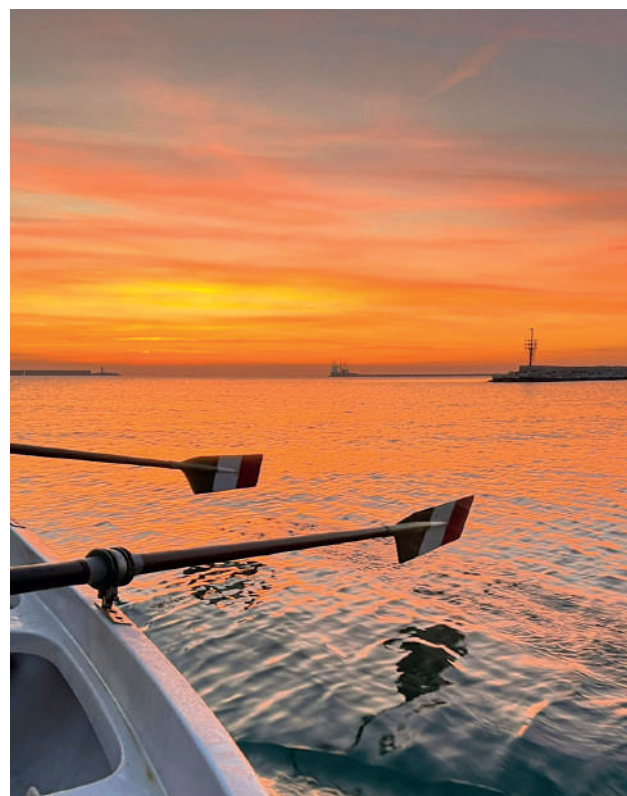
guida mentre la barca non può seguirle perché ancora – ma per poco ancora – non hanno la patente per il rimorchio. Vincono in giro nelle gare della Federazione Italiana Canottaggio a sedile fisso, il gozzo nazionale.

Qualche vittoria ha sapore amaro e ci si ride su ma un po' meno, visto che a Taranto arri-



vano prime ma vengono squalificate per un errore di chi era in quel momento al timone. Sono ragazze – delle età più varie – che danno un'idea quanto mai efficace di un vero equipaggio, cosa non frequente come si potrebbe immaginare fra chi fa sport agonistico. Emanuela Masini, Maria Lucia Primante, Errica Mascitti, Marcella Zappatore, Noemi Lanuti, Violeta Ranalli, Sofia Stamelou – «sono greca» dice sorridendo orgogliosa – e ancora Linda Santilli, Ornella Casalanguida e Emanuela Torelli: sono donne in gamba, molto in gamba.

Resta ora da dire che il loro coach invece è un uomo – Nicolavincenzo di Leve, marito di una di loro – cui forse potrebbe anche andare molta solidarietà da parte nostra. Ragazze in gamba.



Tesseramento 2024

Iscriviti alla LNI o rinnova il tesseramento per l'anno 2024 presso una delle 256 strutture periferiche presenti in tutta Italia.



Come contattarci

Sito web: www.leganavale.it

Mail: comunicazione@leganavale.it

Telefono: **06809159218**

Social media:



NEW!



Iscriviti al nostro nuovo **canale WhatsApp** per non perdere alcuna novità sulla **LNI**.

Mediterraneo spazio di guerra ibrida

di Vince A. Di Dato

Il Mediterraneo è uno spazio liminale, una soglia, in cui diverse culture, economie e interessi si incontrano. Le differenze tra la sponda sud, Africana e Mediorientale, e quella nord, Europea, sono notevoli e le tensioni ci portano verso un inevitabile scontro. Forse non necessariamente uno scontro armato, ma probabilmente un punto di rottura in cui le esigenze degli uni e degli altri diventano troppo conflittuali.

Da sempre la Russia ha cercato uno sbocco al Mediterraneo. Consapevole della propria incapacità di ingaggiare la NATO direttamente, ha operato negli ultimi dieci anni, per acquisire una posizione favorevole, militarmente e come elemento di influenza e destabilizzazione. L'annessione della Crimea era una mossa solo apparentemente limitata a quell'area geografica. Il Mar Nero è integrato al Mediterraneo, dal punto di vista economico e militare. Senza controllare la Crimea, non è possibile un'espansione verso il *Mare Nostrum*. Le operazioni in Siria, compresa la base navale di Tartus, il vassallaggio del regime di Assad sono un altro



tassello, insieme al sostegno al generale Haftar in Libia e all'altra base navale in quella zona. Le attività della Wagner nella fascia Sub-Sahariana fanno parte della stessa strategia, così come la base navale di Port Sudan, nel Mar Rosso e l'alleanza con l'Iran che sostiene gli Houthi nel Bab-El-Mandeb. Anche la situazione nel Caucaso si lega a questa visione geostrategica.

Un altro elemento è l'indebolimento del fianco sud della NATO e dell'Unione Europea: Grecia, Italia, Spagna, Balcani e Francia (quest'ultima è anche un pericolo per la Russia anche per altre ragioni), mentre la Turchia resta un'incognita per l'Occidente e per la sua politica mediterranea, ma anche un potenziale rischio per qualunque attore internazionale.

Il modo efficace per intervenire su questi Paesi europei è la guerra ibrida e possiamo leggere in tale prospettiva gli eventi nel Mediterraneo dell'ultimo decennio: le ondate di migrazione, il recente successo – contenuto – dei partiti populisti, i colpi di stato nel Sahel, l'attacco ad Israele da parte di Hamas il 7 ottobre 2023, e altro. Il «fianco sud» ha sempre rappresentato un lato debole dell'alleanza e dell'EU, sia per le premesse storiche e culturali, sia per gli aspetti economici e politici.

La NATO, l'EU e gli Stati Uniti hanno troppo spesso trascurato quest'area, malgrado non siano mancati gli effetti indesiderati. Errori sono stati fatti da tutti questi attori internazionali nel Mediterraneo. Solo molto di recente sembra risvegliarsi la dovuta attenzione e la NATO ha istituito un rappresentante politico per l'area.



Dopo il taglio drastico delle importazioni di gas dalla Russia, è stato imperativo rivedere le politiche mediterranee, considerata l'intrinseca debolezza europea in campo energetico e la sua accresciuta dipendenza dal lato sud del bacino. Ma il contrasto alle operazioni ibride richiederà misure molto ben ponderate e di portata adeguata e dovrà considerare una politica più decisa e ragionevolmente inclusiva per Paesi come Egitto, Algeria, Tunisia e Marocco e con opportuni *caveat* all'attuale governo israeliano, in cambio del sostegno al Paese. Riguardo alla Turchia, la situazione pare più delicata e probabilmente dovranno cambiare alcune delle condizioni esistenti nella relazione con essa.

La Cina, che ha forti interessi sia in Africa, sia nel Mediterraneo, ha finora limitato le sue azioni al settore economico, finanziando e acquisendo infrastrutture produttive e commerciali. Soprattutto infrastrutture portuali – il Pireo è esplicitamente definito la «Testa del Drago» – e ferroviarie. Non è l'unico caso: la Cina è riuscita a trattare collaborazioni industriali e infrastrutturali con Israele. Con la Tunisia ha attive cooperazioni in campo infrastrutturale e industriale. In Sudan, la presenza cinese nel settore petrolifero e idroelettrico è da tempo stata preponderante. Le operazioni più prettamente militari della Russia nell'area costituiscono un elemento di preoccupazione per la potenza asiatica, che vede aumentare le incertezze e calare i profitti delle proprie operazioni nell'ambito della «One Belt-One Road Initiative». Per questo la Cina non ha particolare interesse alla destabilizzazione dell'area mediterranea, ma piuttosto intende acquisire una posizione solida per influenzarne le politiche, soprattutto sulla sponda meridionale e sui Paesi europei più vulnerabili.

Anche questa è guerra ibrida e le politiche europee dovrebbero considerare la situazione e le sue conseguenze meglio di quanto sia stato.

Se la Cina pare da una parte sostenere – più o meno direttamente – la Russia nel conflitto in Ucraina, dall'altra deve perseguire politiche di equilibrio internazionale. Non è suo interesse vedere una Russia rafforzata da una eventuale vittoria militare alle porte dell'Europa e, come abbiamo detto, con una opzione sul Mediterraneo. Né può vedere di buon occhio l'aumentata influenza di Mosca sulla fascia Sub-Sahariana. Parebbe invece suo interesse un abbassamento dei toni bellicistici in Occidente, con un contenimento della Russia – vicino scomodo – ma non una sua totale destabilizzazione a seguito di una rovinosa sconfitta. Per quanto un'eventuale acquisizione del controllo delle rotte artiche senza possibili contrasti favorirebbe un alleggerimento riguardo al grande, vero problema cinese, rappresentato dagli Stretti di Malacca.

Per quanto riguarda la Russia, non pare credibile, allo stato attuale, un attacco militare diretto all'Alleanza Atlantica e all'Europa sulla direttrice degli stati del Baltico, malgrado se ne parli diffusamente. Un'eventuale direttrice verso Moldavia, Romania, i Balcani e gli stati meridionali dell'Unione Europea sarebbe più logica, posta una vittoria in Ucraina e la rapida ricostruzione delle capacità militari, magari in maniera più logica ed efficace. Il che non è, almeno per i prossimi anni, realistico. Più credibile sarebbe un successivo intervento verso il Caucaso, di nuovo considerato «politica interna» che favorirebbe un congiungimento con l'Iran (un obiettivo già dell'intervento in Afghanistan negli anni '80) e l'accesso al Golfo Persico. Ottenendo altri essenziali vantaggi dal taglio delle vie energetiche e commerciali verso l'Europa, indebolendo la Turchia e gli stati centrali dell'Asia,

ma anche interferendo con gli interessi di Pechino, il che porrebbe sia la Russia, sia la Cina in una posizione reciprocamente difficile.

Qualsiasi siano i piani per un futuro che l'andamento della guerra in Ucraina sta rendendo sempre più complicato e lontano, possiamo aspettarci un intensificarsi delle azioni ibride nel Mediterraneo.

Questa situazione è resa ancor più precaria da una politica Occidentale, in particolare degli Stati Uniti, caratterizzata da un disimpegno dall'area mediorientale e mediterranea. Una politica iniziata dopo il disimpegno dal Golfo Persico, accentuata dopo l'uscita dall'Afghanistan e alla riduzione della propria presenza in Iraq e Siria, stemperata sotto forma di *smart power*, in particolare con l'amministrazione Obama. La precarietà di questa fase storica è rimarcata dall'attesa del risultato delle elezioni americane di inizio novembre 2024: prevarrà l'isolazionismo di Trump (in quale misura fattibile)? Oppure una più stretta collaborazione con l'Europa garantita dalla Harris? E in questo caso, come cambierebbe la sinergia europeo-americana per un «Mediterraneo Allargato» (che comprende Mar Nero, Mar Rosso, e Oceano Indiano), instaurando una stretta collaborazione con i Paesi Arabi e Nord-Africani? E quale contropartita l'Europa dovrebbe garantire nel confronto tra Stati Uniti e Cina sulla questione Taiwan, anche se non necessariamente di tipo militare? Si aggiunge la questione dell'Iran e la sua, per ora non meglio definita, apertura verso l'Occidente, con il neo eletto Pezeshkian che si è detto disponibile a riaprire le trattative sul nucleare? Tutte questioni urgenti per le quali non esiste ancora una risposta.

Sembrano riproporsi le teorie di Mackinder, troppo spesso citate anche se non sempre in modo appropriato. Mackinder trascura due elementi fondamentali e – strano per un britannico – l'aspetto fondamentale del controllo marittimo, essendo profondamente influenzato dal suo momento storico in cui lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie aveva raggiunto un apogeo, per cui «navigare» su terra sarebbe stato altrettanto vantaggioso che sui mari. Questi due elementi fondamentali sono l'importanza del Mediterraneo e del Medio Oriente e un contesto economico e internazionale in cui il petrolio sarebbe diventato determinante come fonte energetica vantaggiosa per le Marine e per le operazioni militari, sostituendo il carbone. Per Mackinder, il *limes* (il confine, diverso dal *limen*, la «soglia») era la fascia Sub-Sahariana e questo faceva perdere di importanza il Mediterraneo. A sua volta, la Cina non rappresentava un protagonista globale come è diventata oggi, pertanto l'altro *limes* era proprio rappresentato dalla fascia delle isole orientali (di cui Taiwan fa parte). Due confini che oggi sono ben diversi da quello che erano un secolo fa, e che ora definiscono due spazi liminali: il Mediterraneo, appunto, e il Centro dell'Asia, dove sono stati altrettanto instabili quanto sulla sponda meridionale del nostro bacino, ma la cui importanza, per le loro risorse, è stata ben compresa dalla Cina, che ne ha aperto i mercati con la *One Belt*.

Per interagire vantaggiosamente con la Cina, evitando uno scontro diretto insostenibile, dovremo – come avremmo dovuto già fare – comprendere meglio le origini delle instabilità dei due spazi liminali e cercare di interagire più creativamente con essi, come si addice alla liminalità, così come la descrive Turner. E forse, noi Occidentali dovremmo capire meglio Sunzi, lasciando Clausewitz al suo posto d'onore sullo scaffale dei libri storici, senza evocarne più nei contesti di conflitto ibrido odierni.

SICUREZZA delle unità da DIPORTO

*Patenti nautiche e titoli professionali del diporto
(parte VI)*

*di Aniello Raiola
foto di Simone Zambito*

La nautica da diporto ha subito dagli anni '90 in poi una produzione normativa rapida, che ha toccato tutti i profili della materia, ma che ha avuto come comune denominatore una spinta verso la semplificazione. Così è stato anche nel settore sicurezza, facendo affidamento sulla maturità dei diportisti e degli operatori del settore.

Nell'odierno contesto, perciò, assumono fondamentale rilevanza: per il diporto cosiddetto puro, cioè non commerciale, la preparazione del diportista dal punto di vista tecnico-nautico e quindi le patenti nautiche; per il diporto commerciale, la competenza professionale di chi svolge la propria attività lavorativa a bordo di unità da diporto con mansioni di comando o di macchina e quindi i titoli professionali del diporto.

1. Patenti nautiche

Quanto al primo aspetto, tratteremo da pagina 39 dei casi di obbligatorietà e dei tipi di patente nautica previsti dal nostro ordinamento.

Le autorità competenti al rilascio delle patenti nautiche sono:

- le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi e gli Uffici motorizzazione civile (questi ultimi solo per le patenti entro 12 miglia dalla costa);
- soltanto le Capitanerie di porto, per le patenti per navi da diporto.

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento di patente nautica, occorre possedere determinati requisiti di età, morali e psicofisici.





Per sostenere l'esame per patente entro 12 miglia o senza limiti dalla costa, il candidato deve aver compiuto 18 anni. In caso di esame per patente per nave da diporto, invece, il candidato deve essere in possesso della patente senza limiti dalla costa (non limitata alle unità a motore) da almeno tre anni.

Per quanto riguarda i requisiti morali, non possono conseguire alcun tipo di patente nautica, salvo che abbiano ottenuto un provvedimento di riabilitazione dall'autorità giudiziaria:

- coloro che sono stati dichiarati, nella sentenza di condanna, delinquenti abituali, professionali o per tendenza;
- coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali⁽¹⁾ o a misure di prevenzione;⁽²⁾
- coloro che sono stati condannati ad una pena detentiva (arresto o reclusione) non inferiore a 3 anni.⁽³⁾

Non possono conseguire, invece, le sole patenti senza limiti dalla costa e per navi da diporto, salvo che abbiano ottenuto un provvedimento di riabilitazione:

- coloro che hanno riportato condanne per uno dei delitti⁽⁴⁾ previsti dalla legge sulla disciplina degli stupefacenti e sostanze psicotrope;
- coloro che hanno riportato

(1) Ad esempio: l'assegnazione ad una casa di lavoro, il ricovero in una casa di cura e di custodia o in un ospedale psichiatrico giudiziario o in un riformatorio giudiziario, la libertà vigilata, l'espulsione dello straniero dall'Italia, il divieto di soggiorno in uno o più Comuni.

(2) Si tratta delle cosiddette misure di polizia, previste dalla legge sulle misure di prevenzione nei confronti delle persone pericolose per la sicurezza pubblica e dalla legge contro la delinquenza mafiosa: il rinvio al luogo di residenza con foglio di via obbligatorio, la sorveglianza speciale, il divieto di soggiorno in uno o più Comuni, l'obbligo di soggiorno nel Comune di residenza (ovvero il confino).

(3) Nel computo dei tre anni le pene per reati diversi non vanno cumulate.

(4) Si rammenta che sono delitti i reati per i quali sono previste le pene dell'ergastolo, reclusione e multa e che sono contravvenzioni, invece, i reati puniti con le pene dell'arresto e dell'ammenda.

condanne per reati previsti dalla legge in materia di ingresso e soggiorno di cittadini extracomunitari in Italia;

- coloro che sono stati condannati per reati previsti dalla normativa doganale.

Per quanto riguarda i requisiti psicofisici, si fa rinvio all'allegato 1, paragrafi 1 e 3, del Regolamento di attuazione del Codice della nautica, contenente il dettagliato elenco di malattie invalidanti e requisiti visivi ed uditivi, ai fini del conseguimento e della convalida delle patenti nautiche. L'accertamento di tali requisiti deve risultare da certificato medico di data non anteriore a sei mesi dalla data di presentazione della domanda (di esame o di convalida). Il paragrafo 2 del citato allegato 1 contiene, invece, l'elenco delle malattie e delle minorazioni anatomiche o funzionali che consentono di conseguire soltanto la patente di categoria C (c.d. patente per disabili).

In materia di svolgimento degli esami di patente nautica, con il decreto ministeriale 4 ottobre 2013 si è rivoluzionato il mondo delle patenti nautiche, introducendo la metodologia dei quiz scritti ed eliminando l'esame orale. Era, però, prevista per la sua entrata in vigore l'approvazione, con decreto a parte, di un database di quiz da cui estrarre quelli da somministrare ai candidati tramite le schede di esame, decreto che non fu mai adottato.

Questo il motivo per cui nel 2021 è stato adottato in materia un nuovo decreto ministeriale (DM 10/8/2021), che ricalca il precedente del 2013, discostandosene solo per taluni aspetti.

Di seguito si riportano il tipo e la quantità di quiz previsti dal decreto del 2021 per il conseguimento delle patenti per natanti e imbarcazioni da diporto.

Patente entro 12 miglia → 5 quiz su elementi di carteggio a risposta singola (ammesso 1 solo errore) + 20 quiz base con tre risposte alternative di cui una sola esatta (ammessi massimo 4 errori) + eventuali 5 quiz a vela a risposta singola (ammesso 1 solo errore).

Patente senza limiti → 4 quesiti di carteggio su carta nautica (ammessa 1 sola risposta errata) + 20 quiz base con tre risposte alternative di cui una sola esatta (ammessi massimo 4 errori) + eventuali 5 quiz a vela a risposta singola (ammesso 1 solo errore).

Nell'analizzare le novità introdotte dal decreto del 2021, va osservato, innanzi tutto, che – sulla falsariga della patente per auto – viene introdotto l'obbligo per il candidato agli esami di effettuare almeno cinque ore di manovre con istruttori abilitati prima di sostenere l'esame. Sulla certificazione di tali esercitazioni pratiche il decreto (art. 3) commette una non trascurabile omissione, dando tale potestà alle so-



le scuole nautiche e tralasciando i Centri nazionali di istruzione per la nautica (CIN). Vale la pena ricordare che i CIN sono riconosciuti dal codice della nautica (art. 49 octies, norma di rango legislativo) quali soggetti abilitati, seppure senza scopo di lucro, alla «formazione e preparazione dei candidati agli esami di patente nautica», alla pari delle scuole nautiche. Dal momento che i corsi di preparazione agli esami gestiti dai Centri di istruzione per la nautica sono pienamente riconosciuti dall'Amministrazione, essi dovrebbero ricomprendere anche le ore

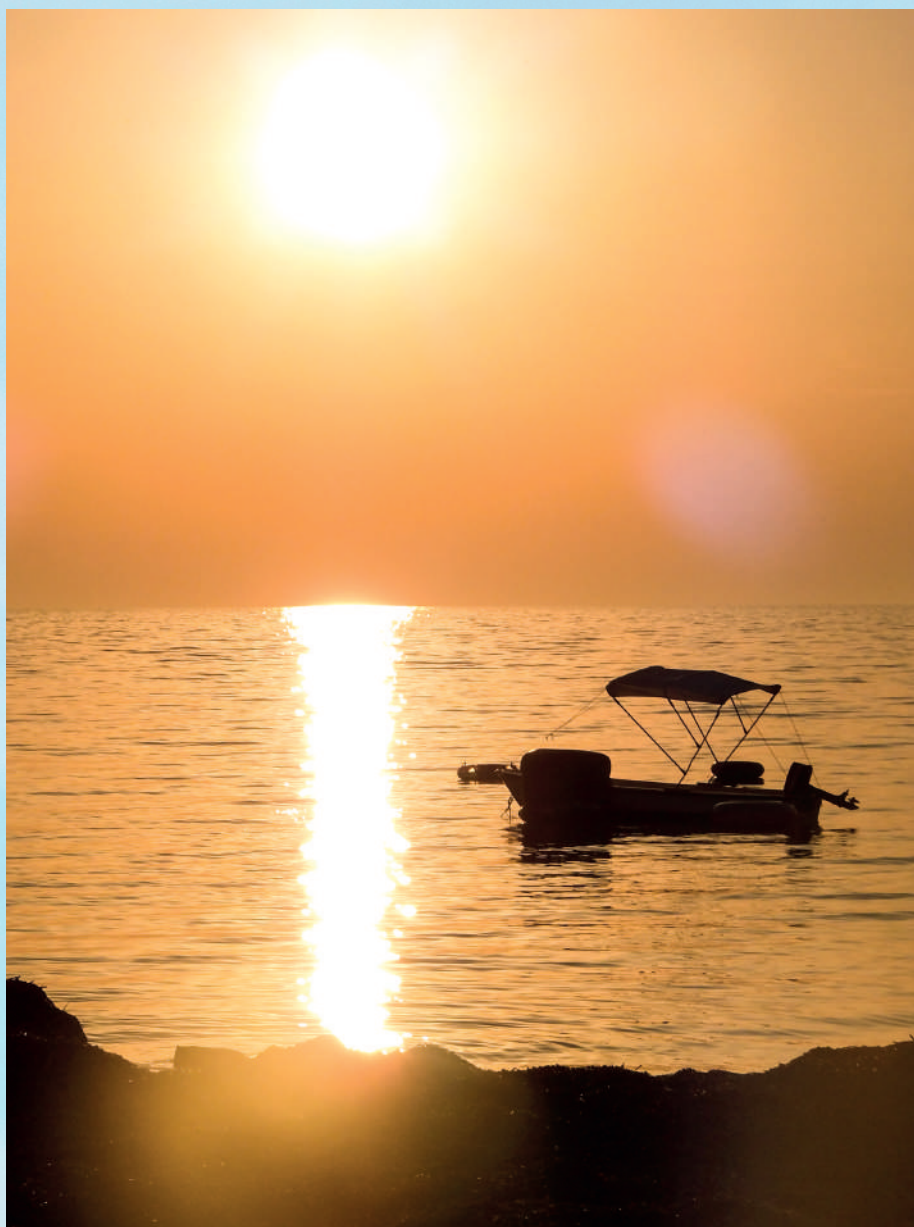


obbligatorie di esercitazione pratica previste per i candidati. E, infatti, il codice della nautica (art. 49 octies) impone ai CIN la disponibilità di almeno un'unità da diporto adeguata rispetto al tipo di corsi impartiti nonché di istruttori per la parte pratica dell'esame (oltre che di insegnanti di teoria). Nonostante ciò, ad oggi l'articolo 3 del decreto patenti nautiche non è stato ancora rettificato per la parte relativa alla certificazione delle 5 ore di manovre obbligatorie.

In secondo luogo, con il decreto del 2021 vengono introdotte alcune facilitazioni per i candidati. Oltre alla possibilità, già esistente in passato, di ripetere la prova teorica e quella pratica se non superate, si inserisce, sulla falsariga della patente per auto, la possibilità, dopo la bocciatura per due volte alla prova pratica (che prima comportava la bocciatura definitiva), di sostenere la sola prova pratica per una terza ed ultima volta presentando apposita domanda d'esame. Quanto alla prova teorica, poiché essa si distingue in due blocchi di quiz (uno dedicato al carteggio e uno base, più eventualmente quello per la vela), la ripetizione della prova stessa avrà ad oggetto il solo blocco di quiz non superato. E, ancora, il candidato ha la possibilità in corso d'esame di rinunciare all'abilitazione a vela (qualora bocciato ai quiz vela) e proseguire per quella a motore, come anche di rinunciare all'abilitazione senza limiti dalla costa (qualora bocciato alla prova a quesiti di carteggio, prevista per le patenti senza limiti) e proseguire per quella entro 12 miglia, sostenendo la prova a quiz su elementi di carteggio (prevista per le patenti entro 12 miglia).

Inoltre, i candidati per patenti C (patente c.d. per disabili) e con disturbi specifici dell'apprendimento (ad es. dislessia) hanno diritto a misure compensative in sede d'esame, come il prolungamento dei tempi per svolgere le prove, ausili vari inclusa la possibilità di svolgere la prova teorica in forma orale e il supporto di mediatori o traduttori.

Infine, quanto ai programmi di esame previsti dal decreto del 2021, si rilevano solo poche differenze rispetto al passato: vengono elencati e limitati i principali fanali luminosi da conoscere; viene aggiunta la conoscenza degli



strumenti di navigazione elettronica. L'unica novità di rilievo riguarda il peso specifico dei singoli argomenti di esame all'interno dei quiz base: infatti, nella composizione dei venti quiz previsti viene data prevalenza alla sicurezza (3 quiz), alle manovre e alla condotta (4 quiz), alla navigazione cartografica e elettronica (4 quiz) e alla normativa (3 quiz), mentre minore importanza alla teoria della nave (1 quiz), al motore (1 quiz), alla COLREG (2 quiz) e alla meteorologia (2 quiz). Per tale punto va espressa qualche perplessità sulla preferenza accordata alla normativa (3 quiz) rispetto alla COLREG (2 quiz).

In conclusione, va ricordato che la riforma del codice della nautica nel 2017 aveva istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'anagrafe nazionale delle patenti nautiche, nell'intento della necessaria informatizzazione del settore.

Per l'operatività dell'anagrafe occorre attendere uno specifico regolamento (ad oggi in corso di approvazione), che ne disciplinerà l'organizzazione e il funzionamento, nonché il suo popolamento a cura degli uffici addetti alle patenti nautiche e degli organi accertatori delle infrazioni commesse dai loro titolari.

Essa conterrà i dati relativi alle patenti nautiche rilasciate da tutti gli uffici ed ai loro titolari, ma anche le violazioni da questi commesse rilevanti ai fini di eventuali sospensioni e revoche della patente, i rinnovi, le sospensioni e le revoche della patente irrogate, nonché i sinistri marittimi in cui sono stati coinvolti i titolari della patente con addebito di responsabilità.

L'accesso alla banca



dati sarà consentito alle autorità pubbliche, agli ufficiali e agenti di polizia giudiziaria, nonché agli ufficiali di pubblica sicurezza.

2. Titoli professionali del diporto

In merito al secondo aspetto enunciato in premessa – la competenza professionale di chi svolge la propria attività lavorativa a bordo di unità da diporto con mansioni di comando o di macchina – è necessario esaminare l'evoluzione subita dalla disciplina dei titoli professionali del diporto.

Nel 1996 (legge n. 647/96) il legislatore italiano istituì e disciplinò il primo titolo professionale del diporto: quello di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio (c.d. skipper). Era un titolo conseguibile senza esami e grazie al semplice possesso della patente nautica da almeno tre anni.

Fu solo l'inizio di un percorso che è culminato nel decreto ministeriale 10/5/2005, n. 121 (istituzione e disciplina dei titoli professionali del diporto), un intero regolamento relativo ai titoli e alle qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo su tutte le unità da diporto.

L'obiettivo è diventato quello della qualificazione professionale del lavoro a bordo delle unità da diporto, perché maggiore qualificazione equivale a maggiore sicurezza e, quindi, a maggiore competitività con l'estero.

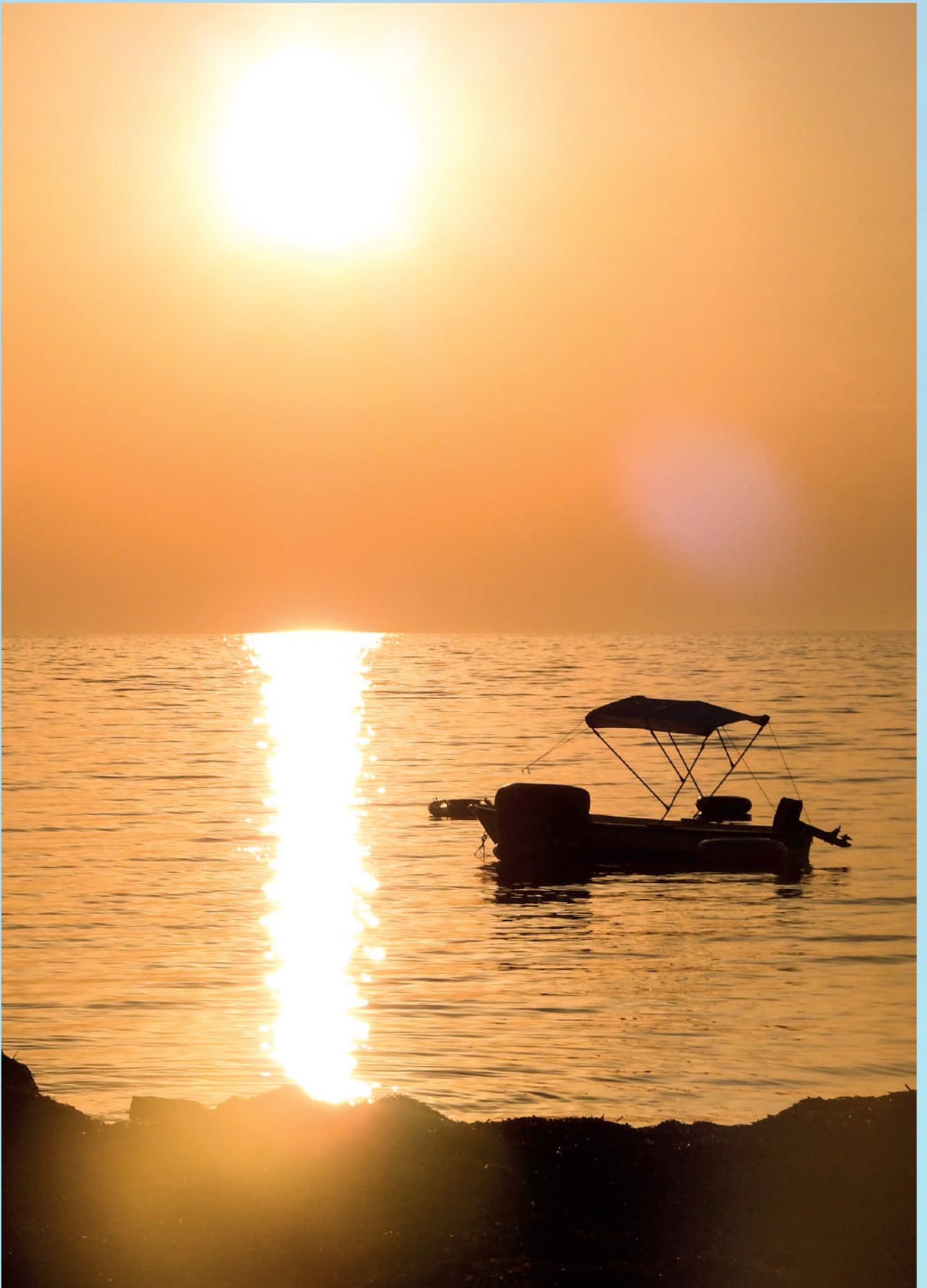
Il diporto esige figure professionali specifiche e diverse dal ramo mercantile; infatti, con il decreto ministeriale del 2005 sono nate sei figure professionali (tre per i servizi di coperta e tre per i servizi di macchina: ufficiale di navigazione del diporto, capitano del diporto e comandante del diporto; ufficiale di macchina del diporto, capitano di macchina del diporto e direttore di macchina del diporto), che richiedono periodi di tirocinio a bordo, frequenza di corsi di specializzazione e superamento di apposito esame teorico-pratico.

In seguito, con la riforma del codice della nautica nel 2017, allo scopo di agevolare l'accesso al lavoro dei giovani, è stato istituito un ulteriore titolo professionale (attuato recentemente con il decreto ministeriale n. 227/2023), quello di ufficiale di navigazione del diporto di 2ª classe. Il titolo, pur garantendo idonea professionalità, prevede requisiti meno stringenti e selettivi (ad esempio, non è previsto periodo di tirocinio a bordo, ma solo esame teorico e pratico), a fronte, però, di limitazioni di comando in funzione della stazza dell'unità (unità con stazza fino a 200 GT) e delle aree di mare accessibili (con tale titolo si possono comandare unità da diporto italiane entro i limiti del Mediterraneo).

Possiamo affermare che i principi fondanti di questa disciplina dei titoli professionali sono stati tre:

- l'affermazione della necessità di uno specifico iter formativo per i lavoratori del settore in funzione della sicurezza della navigazione;
- l'individuazione della formazione professionale quale imprescindibile volano dell'economia del comparto, anche in rapporto con la concorrenza estera;
- la netta separazione tra l'abilitazione alla conduzione di unità da diporto per finalità diportistiche (patente nautica) e il percorso professionale dei titoli del diporto, troppo spesso in passato oggetto di trattazione e regolazione promiscue.





luglio-agosto 2024

IL MARE IN TV

No Escape

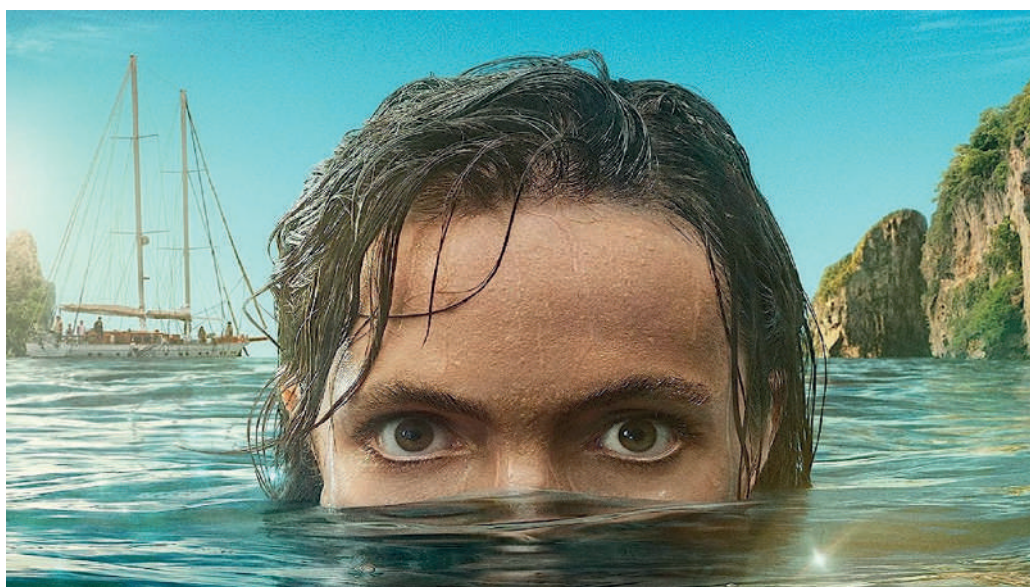
Protagonista lo yacht

di Sergio Gamberale

Facile innamorarsi di una così. Lei ti ammalia a prima vista con le sue forme gentili. Non paga, ti accoglie fuggitivo dal mondo, custodisce i tuoi segreti, tira fuori l'essenza di ciò che sei. Lei è una splendida barca a vela di nome *The Blue*, la muta protagonista della serie «No escape» su Paramount+.

Siamo nei mari cristallini dell'Australia. Lana e Kitty (Abigail Lawrie e Rhianne Barreto), due ragazze squattrinate e avventurose in fuga da Londra non si sa perché, accettano un passaggio su quella meravigliosa barca. La scelta, come si addice a un thriller di razza, non porterà niente di buono, alla fine.

Ma all'inizio sembra un paradiso. Un equipaggio variegato e accogliente, quella vita abbandonata al vento e qualche eccesso portano le due ragazze al settimo cielo. Si tratta però di un flashback, perché fin dall'inizio sappiamo che qualcosa di tragico è accaduto durante la crociera. La *The Blue* è infatti stata ritrovata alla deriva e senza equipaggio, mentre una delle due ragazze vive da sola nascondendosi sotto falso nome. Cosa è accaduto a bordo? La ricerca della verità da parte dei genitori della ragazza scomparsa e della polizia inizia dall'analisi dei compagni di viaggio: Aaron (Jay Ryan) è il capitano, un giovane reduce da un grave lutto. Con lui ci sono suo fratello minore Denny (Sean Keenan), ragazzo incosciente e istintivo, e un ragazzo tedesco litigioso di nome Heinrich (Elmo Anton Stratz). Completano l'equipaggio Michelle (Colette Dalal Tchantcho), un'americana nera di buona cultura, e Joseph (Narayan David Hecter), uno spiritualista del mare metà francese e metà filippino. Fin dall'inizio si capisce che ognuno di loro ha qualche aspetto misterioso e nascosto. E presto nel gruppo si apre una questione sentimentale, che vede Denny e Joseph entrare in contrasto per Lana. La trama di *Escape*, tratta dall'omonimo romanzo di Lucy Clark, si sviluppa





tra una crescente tensione tra i marinai e strani fatti che si verificano in mare, tra le isole incontaminate delle Filippine.

Non c'è dubbio che la serie punti sulla forza attrattiva della bellezza estetica per avvincere lo spettatore e trascinarlo in un'avventura sotto il segno del destino e del karma. L'incanto dei mari fra Thailandia e Filippine in cui è stata girata e la bellezza di tutti gli interpreti ce lo mostrano chiaramente. Alla fine però risulta chiaro che il fascino di questa storia poggia soprattutto sui due alberi di *The Blue*, la barca del mistero. Uno yacht da sogno capace di essere spettacolare e sobrio al tempo stesso, in un'aura unica che è una mano tesa a chi voglia salpare per un'esperienza di vita che non dimenticherà.



La patente nautica

di Aniello Raiola
foto di Simone Zambito

Le patenti nautiche sono abilitazioni al comando e alla condotta di natanti e imbarcazioni da diporto, nonché abilitazioni al comando di navi da diporto.⁽¹⁾

La patente nautica è sempre obbligatoria per il comando delle navi da diporto.

Per i natanti e le imbarcazioni da diporto, invece, diventa obbligatoria nei seguenti casi:

- per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa;
- per le moto d'acqua e per le unità che esercitano sci nautico;
- per la navigazione in acque interne o in acque marittime entro 6 miglia dalla costa, soltanto quando a bordo sia installato un motore con potenza superiore a 30 kW o a 40,8 CV oppure con cilindrata superiore a 750 cc. (se a carburazione o iniezione a due tempi) o a 1000 cc (se a carburazione o iniezione a quattro tempi fuori bordo) o a 1300 cc (se a carburazione o iniezione a quattro tempi entro bordo) o a 2000 cc. (se diesel non sovralimentato) o 1300 cc. (se diesel sovralimentato).

Negli altri casi (natanti e imbarcazioni che navigano entro 6 miglia dalla costa e con motore di potenza e cilindrata inferiori a quelle appena esposte) è previsto soltanto il requisito dell'età minima: 18 anni per le imbarcazioni da diporto; 16 anni per i natanti da diporto; 14 anni per i natanti a vela con superficie velica superiore a quattro metri quadrati e per le unità a remi.



(1) Per comando di un'unità deve intendersi tutto il processo decisionale concernente la direzione nautica del mezzo come la rotta, la posizione, il servizio di vedetta e vigilanza per evitare collisioni, etc. Il comando, quindi, può coincidere, ma non necessariamente, con lo stare al timone, come di solito avviene. Il termine «condotta», invece, si riferisce alla direzione del motore dell'unità.

Esistono tre categorie di patente nautica:

- A: per natanti, moto d'acqua e imbarcazioni da diporto;
- B: per navi da diporto;
- C: per la direzione nautica di natanti ed imbarcazioni da diporto. Quest'ultima identifica una patente specifica per determinate categorie di disabili individuate dal Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto. Con la dizione «direzione nautica», utilizzata in vece della dizione «comando e condotta», si è inteso significare che il comando di un mezzo nautico si sostanzia in un processo decisionale e intellettuale, dal quale esulano le semplici operazioni manuali, che ben possono essere delegate a qualsiasi altra persona non abilitata a bordo. Infatti, la patente di categoria C abilita alla direzione nautica di unità da diporto di lunghezza fino a 24 metri, ove sia presente a bordo almeno un'altra persona in qualità di ospite di età non inferiore ai 18 anni, idonea a svolgere le funzioni manuali necessarie per la conduzione del mezzo e la salvaguardia della vita umana in mare, sempre che l'unità sia munita di dispositivo elettronico in grado di consentire, in caso di caduta in mare, oltre all'individuazione della persona, la disattivazione del pilota automatico e l'arresto dei motori.

Esistono, in base all'abilitazione, quattro tipi di patente nautica per le imbarcazioni e i natanti:

- per la navigazione entro 12 miglia dalla costa;
- per la navigazione entro 12 miglia dalla costa, limitata alle sole unità a motore;⁽²⁾
- per la navigazione senza alcun limite dalla costa;
- per la navigazione senza alcun limite dalla costa, limitata alle sole unità a motore.

Va ricordato che è richiesta una delle patenti nautiche descritte, in relazione alla navigazione *effettivamente* svolta e non in relazione ai limiti di abilitazione dell'unità. Pertanto, colui che è in possesso di patente nautica per la navigazione entro 12 miglia dalla costa, ben può assumere il comando di un'imbarcazione da diporto abilitata alla navigazione senza limiti dalla costa, purché navighi entro il limite delle 12 miglia.

È prevista, infine, un'unica patente per navi da diporto, che abilita al comando di tali navi,⁽³⁾ ma anche al comando e alla condotta di tutti gli altri tipi di unità.

Patenti estere

Posso condurre una imbarcazione di bandiera spagnola in acque italiane con patente nautica conseguita in Spagna, pur essendo cittadino italiano?

I cittadini italiani residenti in Italia non possono condurre in acque italiane unità da diporto (neanche quelle battenti bandiera straniera) con patente nautica rilasciata da Stato estero né, tanto meno, possono condurre unità di bandiera straniera senza la prescritta patente nautica, anche se per la legislazione straniera (di appartenenza dell'unità) non è richiesto titolo abilitativo.

(2) Sono considerate a motore quelle unità in cui il rapporto tra la superficie velica in metri quadrati di tutte le vele che possono essere bordate in navigazione, compresi eventuale fiocco genoa e vele di strallo ed escluso lo spinnaker, e la potenza del motore in cavalli o kilowatt, è inferiore, rispettivamente, a 1 o a 1,36.

(3) La patente per navi da diporto non abilita, però, alla condotta dei motori di detti mezzi, per la quale occorre un titolo professionale per i servizi di macchina.

Documenti di bordo dei natanti da diporto

Possiedo un natante da diporto. Quali documenti devo avere a bordo?

Per i natanti da diporto i documenti di navigazione sono: la dichiarazione di potenza del motore; il contrassegno assicurativo ed il certificato di assicurazione per la responsabilità civile; il certificato limitato di radiotelefonista e la licenza di esercizio dell'impianto radiotelefonico, se presente VHF a bordo.

Furto o smarrimento dei documenti di bordo

Ho smarrito la licenza di navigazione della mia imbarcazione e ho presentato regolare denuncia presso i Carabinieri. Posso navigare con la denuncia in attesa del rilascio del duplicato del documento?

In caso di furto, smarrimento o distruzione dei documenti di navigazione, è possibile navigare – solo tra porti italiani – per un periodo di 30 giorni, avendo a bordo la relativa denuncia, sempre che il certificato di sicurezza sia in corso di validità ed esista un documento attestante la vigenza della copertura assicurativa.



I corsi di patente alla Sezione LNI di Milano

RRLN



Giovanni Turla è uno degli insegnanti dei corsi per la patente nautica della Lega Navale Italiana.

Giovanni perché è importante fare i corsi per la patente nautica?

Se si vuole ottenere la patente, è altamente consigliabile frequentare un corso, perché è più semplice non soltanto per passare l'esame ma per avere anche le conoscenze utili per poi andare per mare. La patente è comunque necessaria sia per l'aspetto normativo, visto che è indispensabile in base alla legge italiana per alcuni tipi di navigazione, ma anche per tutelare se stessi e gli altri in un ambiente

complesso che può presentare rischi. Non è un caso che il maggior numero di incidenti avvenga entro le sei miglia, dove la patente può non essere obbligatoria.

Come si riconosce un buon corso per la patente nautica?

Non è facile scegliere per chi non è esperto perché l'offerta è molto ampia. Una buona opzione è sentire qualche amico che possa dare un feedback reale. Devo dire che personalmente mi fido poco delle pubblicità via web e dei corsi full immersion. Si rischia di essere superficiali e, in base alla mia esperienza, è molto difficile che una persona, in un tempo breve, metabolizzi tutte le informazioni necessarie per ottenere la patente e per andare per mare. La tradizione anche in questo caso conta parecchio e non è casuale che i corsi della LN siano di fatto i più frequentati in Italia. Solo a Milano, noi prepariamo circa duecento allievi l'anno e ci teniamo a prepararli bene, come fanno tutti i miei colleghi in Italia.

Le tecnologie oggi sembrano sostituire le conoscenze personali. Un buon GPS renderebbe inutile la scienza del carteggio, per esempio. Che ne pensi?

È vero, la tecnologia aiuta molto e negli ultimi anni ha rivoluzionato la navigazione. Resta però il fatto che può succedere qualcosa, per esempio la mancanza di corrente o un black out generale, e allora le conoscenze della navigazione piana aiutano molto. Se poi ci si abitua troppo bene, nel momento in cui qualcosa non funzionasse potrebbe arrivare il pericolo numero uno, cioè il panico. Le carte, il compasso e le squadrette non hanno bisogno almeno finora di corrente. Quindi non demonizziamo le nuove tecnologie però la conoscenza del carteggio nautico mi dà una sicurezza in più.

Meglio spezzare gli esami entro le 12 miglia e poi integrare alla patente Oltre oppure passare subito alla Oltre? Meglio solo Motore o Vela-Motore?

Se una persona non ha molto tempo da dedicare al corso, il consiglio che do sempre è quello di puntare sulla Entro e poi nel caso, se la passione resta, fare l'integrazione. L'importante è prepararsi bene per quel che si vuole ottenere. Serve soprattutto costanza e assiduità nel seguire le lezioni, che

non possono essere poche. Un buon corso deve prevedere almeno cinquanta ore. Insomma, si tratta di un corso simile a quelli universitari e questo è meglio saperlo prima di iscriversi. Secondo la mia esperienza, qualsiasi scorciatoia in questo ambito non soltanto è rischioso, se si va per mare, ma non paga neppure agli esami. Per quanto riguarda il tipo di patente, dipende ovviamente dalle intenzioni. Questa scelta l'allievo deve saperla subito, dal momento della sua iscrizione. Dal punto di vista teorico non c'è differenza mentre nella pratica, chi fa Vela-Motore la farà sulla barca a vela mentre quello che sceglie solo Motore la farà su una barca a motore. Servono insomma idee molto chiare in partenza sul tipo di navigazione che si vorrà effettuare.

In base alla tua esperienza, che genere di persone sono quelle che decidono di frequentare i vostri corsi?

È uno spaccato esatto della nostra società. Per l'età andiamo dai venti agli oltre sessantenni. Ci sono studenti, docenti universitari, professionisti, artigiani, commercianti, imprenditori eccetera che hanno tutti in comune l'amore per il mare, e questa è una cosa che si ha dentro. Certo i costi possono essere impegnativi per qualcuno ma è un punto di vista molto relativo anche perché una buona formazione, in qualsiasi contesto, ha il suo valore. Vorrei per ultimo sottolineare che anche in questo contesto la tradizione ha il suo peso e la Lega Navale Italiana ha nella sua storia migliaia e migliaia di marinai patentati con i suoi istruttori. Vorrà dire qualcosa?



Oltre alla patente nautica, la passione

di Luca Buraggi

Non ricordo esattamente quando ho messo piede su una barca a vela. Di sicuro però ero già adulto, la passione per la vela non mi è stata trasmessa da bambino, come a molti accade. Ricordo tuttavia molto bene il primo corso di vela a cui ho partecipato come allievo: era la fine estate del 1989, a Dervio, sul Lago di Como. Si trattava del Corso di Avviamento alla Deriva della Sezione di Milano della Lega Navale Italiana, che si teneva nella sua Base Nautica di Dervio.

Da quel momento il virus della vela mi ha contagiato e non mi ha lasciato più. Nel novembre dello stesso anno, dopo aver frequentato tutti i corsi previsti, al termine del Corso Allievi Istruttori LNI di Milano ho iniziato la mia attività come Allievo Istruttore, e l'anno successivo come Istruttore di Deriva a pieno titolo. Da quel giorno ho dedicato buona parte del mio tempo libero alla vela, ai corsi LNI e del Centro Velico Caprera, di cui la Sezione di Milano LNI è socio fondatore, come Istruttore prima e come Esperto Velista della Lega Navale poi.

Ho conosciuto centinaia di allievi, nelle più varie situazioni, in corsi di preparazione all'esame per la patente nautica, crociera costiera, altura o manovra cabinati. E alcuni li ho rivisti, in incontri casuali, in banchina o in barca e spesso ho avuto la soddisfazione di aver contato qualcosa per loro, di essere riuscito a trasmettere quella scintilla che una volta accesa non si spegne, l'amore per il mare e per la vela. Certo un paio di week end in mare in preparazione dell'esame non fanno un marinaio, ma quello che ci sforziamo di insegnare in questi corsi – non solo le nozioni utili a passare l'esame, ma anche i primi rudimenti di arte marinaiasca e di etichetta navale, la bellezza di un veliero che scivola in silenzio sulla sua rotta – su alcuni lascia il segno più che su altri. E tutti costoro, che magari si erano immaginati di frequentare un corso simile a quello che si tiene nelle

scuole guide, per ottenere la patente automobilistica, al termine del corso si sono accorti della differenza, e sono tornati a casa cambiati.

Non c'è dubbio che la patente nautica sia importante, e non solo perché la legge la prescrive, oppure per ragioni di sicurezza in mare, ma anche e soprattutto, se la scuola scelta è di buona qualità e di solida tradizione marinara, perché oltre alle nozioni teoriche e pratiche di navigazione l'allievo apprende anche cosa significa navigare in equipaggio, pianificare insieme un obiettivo, cimentarsi per ottenerlo.

Un buon corso per la patente nautica lo si riconosce per lo stile e l'esperienza della scuola che lo impartisce, dalla sua capacità di trasmettere almeno in parte anche le tradizioni della mariniera. E soprattutto dall'esperienza, la preparazione e la passione dei suoi istruttori.

L'arte della navigazione a vela non è intuitiva, e



il mare stesso può suscitare diffidenza o anche timore a chi vi si accosta per le prime volte. Sta alla sensibilità e all'esperienza dell'istruttore dosare le difficoltà dei primi approcci, delle prime manovre. Ogni singola manovra ha le sue regole e modalità corrette di esecuzione. Quindi è importante:

- Spiegare con chiarezza ogni manovra, assicurandosi che l'allievo abbia compreso.
- Mantenere un atteggiamento calmo, rilassato, ma sempre attento a ciò che succede intorno alla barca. L'allievo intuisce sempre con estrema sensibilità se l'istruttore si mostra insicuro, nervoso o, peggio, se maschera con un'eccessiva e inutile severità le sue insicurezze.
- Ciò che viene imparato con la pratica, cioè cimentandosi e facendo, in un'atmosfera serena, concentrata magari, ma senza mai stress, si fissa più rapidamente e profondamente.

Sono tanti gli episodi che mi sono capitati durante i corsi o le sessioni d'esame, negli anni che sono trascorsi, alcuni piacevoli, altri meno, altri entusiasmanti. E mi piace ricordarne proprio uno di questi ultimi, accaduto a bordo di un cabinato a vela da 45', qualche miglio a S di P.ta Vagno all'ingresso del porto di Genova, durante un'uscita con cinque allievi in preparazione della prova pratica di esame. Non si trattava della loro prima uscita, ed è stato meglio così, perché quando la brezza che ci aveva portato fino a quel momento, in pochi minuti, si è trasformata in vento teso prima e poi in vento forte (forza 7), l'atmosfera a bordo, prima tranquilla e rilassata, è cambiata di colpo!

Come spiegare al timoniere, pallido come un cencio, che un cabinato di 14 metri non si rovescia per il vento, anche se la falchetta è abbondantemente in acqua a causa della troppa tela a riva! Ai primi comandi per prendere la prima mano di terzaroli (a cui sarebbe seguita subito la seconda) le reazioni dell'equipaggio sembravano quelle di altrettanti condannati a morte a cui si chiedesse di affrettarsi verso il patibolo!

Ma poi piano piano le nozioni imparate alla lavagna si sono fatte strada, robustamente richiamate dall'istruttore, d'accordo, ma pur sempre eseguite da loro. La prima mano di terzaroli è finalmente presa, e la barca da cavallo imbizzarrito era adesso qualcosa di più gestibile, anche se ancora scalcia e sbandava a dritta e a sinistra. Forza con la seconda, più facile, bastava ripetere le operazioni appena fatte e in pochi minuti ecco la barca di nuovo in assetto, gestibile e manovrabile. E gli occhi dei ragazzi hanno incominciato a brillare per la meraviglia, le espressioni tese o spaventate si sono aperte in sorrisi alla vista degli spruzzi di schiuma bianca sollevati dalla prua e dalla trascinate sensazione di potenza e forza che il mare sa trasmettere in quelle situazioni. La barca ha ripreso la sua rotta, in direzione del porto ad una velocità entusiasmante, specialmente per chi, come loro non l'aveva mai sperimentata. Poche miglia e poi al sicuro in porto e all'ormeggio. In fondo nulla di che, un colpo di vento improvviso a poca distanza dal porto, per giunta. Ma avreste dovuto vedere, negli occhi di quei ragazzi che, sbarcando, si sono voltati per salutarmi, quel brillare d'orgoglio e di fierezza, di chi è stato sfidato e ha superato la prova, è stato colto di sorpresa da un vento forza 7 e l'ha gestito!

Quello sguardo io non l'ho dimenticato.



IL MARE IN UNA FOSSA

di Andrea Cavalieri

Ottant'anni quest'anno e fu una strage che segnò non soltanto la fine della guerra ma anche la nascita della Repubblica. Nelle Fosse Ardeatine morirono infatti i vertici del Partito d'Azione, guidati dal professor Pilo Albertelli, quelli della Resistenza Militare del colonnello Giuseppe Montezemolo, gli uomini dei servizi segreti degli Alleati, dove il loro capo – il tenente Maurizio Giglio, di ventitré anni – venne portato in barella a farsi ammazzare, per le torture subite dalla banda di Pietro Koch nella famigerata Pensione Oltremare, a due passi dalla Stazione Termini e dal Viminale. Fra quei trecentotrentacinque cadaveri ammassati gli uni sugli altri, ci sono anche cinque marinai. Alcuni di loro erano amici e colleghi ma se ne è parlato sempre poco. Chi erano e come sono finiti nelle Cave, uccisi con un colpo alla nuca dai soldati nazisti? Questa è la loro storia. I condannati venivano fatti scendere dai camion e portati nelle grotte, cinque a cinque, dove dovevano inginocchiarsi sopra i cadaveri dei loro compagni e aspettare il colpo alla nuca. I marinai decisero di morire insieme e le loro tombe, non a caso – nel grande monumento che ne conserva la memoria – sono una accanto all'altra.

Carlo Romeo





Di stragi naziste in Italia ve ne sono state molte, alcune ancor più sanguinose rispetto a quella delle Ardeatine, e tuttavia quella del 24 marzo ha un carattere peculiare che la differenzia da tutte le altre: l'incredibile eterogeneità delle vittime. Non è corretto parlare di «spaccato» della comunità cittadina romana, perché l'età, professione, credo politico e religioso delle vittime non è statisticamente rappresentativo della popolazione romana (ad esempio il 22% dei martiri era ebreo, e certamente non può dirsi che il 22% dei romani lo fosse; stesso dicasi per i militari al 10% o per gli azionisti al 18%). È invece corretto dire che fra i 335 martiri si trovano i personaggi più disparati: vi è addirittura un ex ministro del primo governo Mussolini, un podestà, diversi legionari di Fiume e un aviare che accompagnò D'Annunzio a lanciare volantini su Vienna.

Tra i martiri si contano anche 5 uomini che hanno portato, nel fondo della fossa, l'azzurro infinito del mare e del cielo che avevano negli occhi.

Il 10 novembre 1943 tre sottotenenti di vascello – Agostino Napoleone (25 anni), Augusto Zironi (23) e Fiorenzo Semini (23) – sono a Genova seduti intorno a un tavolo, progettano un viaggio verso sud; vogliono passare le linee e unirsi alla Marina italiana del Re. Seduto con loro c'è un quarto uomo, che considerano fratello, ma che invece è l'infame che li tradirà. Il nome suo – quantunque noto – merita di sprofondare nel buio dell'oblio: non vale nemmeno il nostro disprezzo. Le strade che hanno seguito per arrivare a sedersi a quel tavolo sono tutte diverse e tutte simili.

Fiorenzo Semini era nato a Corneliano d'Alba (Cuneo) il 24 aprile 1920, ma era cresciuto a Genova, dove il padre Antonio, macchinista di transatlantici, aveva trasferito la famiglia, in via Giordano Bruno 34. Fiorenzo segue invece la strada della Regia Marina e con la guerra ne scala velocemente i gradi. Viene comandato in Libia, Egitto, Tunisia e Sicilia come comandante di motosilurante *MS 16* e decorato con tre croci di guerra al valor militare.



L'8 settembre è il meteorite caduto dal cielo che sconvolge le vite di ciascun militare imponendo una scelta doppiamente innaturale; *in primis* perché «scegliere» è l'opposto di ciò che è sempre stato insegnato a un militare, ossia «obbedire senza pensare»; *in secundis* perché è una scelta individuale, laddove invece i militari si muovono sempre in gruppi più o meno numerosi. La sorte, sia la buona che la ria, è condivisa con i commilitoni, mai individuale.

Il giorno fatidico sorprende Semini ai cantieri Costaguta di Voltri (Genova) dove il suo MAS è in riparazione. La sua scelta fu quella di sabotare il proprio motoscafo (quanto di meno naturale per un comandante) per impedire che cada in mano tedesca e di fuggire verso Genova, insieme a Napoleone, per sottrarre se stesso all'internamento.



Agostino Napoleone era nativo di Cagliari (14.09.1918) infanzia a Carloforte, sull'isola di San Pietro. Alla morte del padre, nel '31, deve tornare a Cagliari per diplomarsi al Regio Istituto Nautico. È allievo ufficiale sul traghetto di linea della Tirrenia Genova-Livorno-Sicilia-Tunisi-Tripoli. Nel '39 viene destinato alla Regia Accademia Navale di Livorno, dove frequenta il 35° corso allievi ufficiali di complemento, sezione Vascello, al termine del quale è imbarcato per oltre due anni sulla torpediniera *Polluce*, in difesa dei convogli dagli attacchi aerei e sottomarini. Il 04.09.1942 il *Polluce* viene affondato da un aereo nemico, e il 12 ottobre Napoleone è destinato alla 4ª Flottiglia MAS alla Maddalena.

L'8 settembre coglie anche lui presso i cantieri Costaguta di Voltri, dove il MAS 504 al suo comando è in riparazione e dove partecipa a uno scontro con i tedeschi che gli frutta la terza croce di guerra al valor militare. Insieme a Semini si reca a Genova per sfuggire ai tedeschi.



Augusto Zironi nacque a Genova il 20 giugno 1920. Nel '40 si diploma al Regio Istituto Nautico San Giorgio. Ad ottobre è comandato alla Spezia e, dopo aver frequentato il corso allievi ufficiali della Regia Marina, nell'ottobre 1941 è promosso guardiamarina di complemento. Il 10 dicembre 1941 è destinato al comando del Dipartimento marittimo dell'Alto Tirreno alla Spezia. Tra il maggio 1941 e il luglio 1943 è imbarcato sulla cannoniera *Aurora*, sulla torpediniera *Orione* e sul cacciatorpediniere *Antonio Mosto* e la torpediniera *Montanari*. Decorato con la medaglia di bronzo al valor militare. Il 15 luglio 1943 viene nominato sottotenente di vascello e destinato alla flottiglia motozattere.

L'8 settembre sceglie anche lui di recarsi a Genova per sfuggire ai tedeschi e qui entra in contatto con Semini e Napoleone. Il 10 novembre i tre (più l'infame) lasciano Genova per tentare di raggiungere il regno del Sud, ma il progetto fallisce ed il 16 si devono fermare a Roma, dove prendono contatto con i marinai confluiti nel FMCR, tramite il capitano di corvetta Ugo de Grenet, che fornisce loro documenti falsi e denaro per vivere. I tre alloggiano in

viale Liegi 7, ospiti della vedova Albina Adducci e qui vengono arrestati dalle SS alle 23:30 del 15 marzo 1944 traditi dall'infame che viveva insieme a loro. Vengono condotti a via Tasso e qui torturati dalla Gestapo per avere altri nomi. Il 23 Kappler li inserisce nella lista dei destinati alla morte, che affronteranno insieme alle Ardeatine il giorno successivo.

Ilario Zambelli, telegrafista, di 34 anni. Nato a Rio nell'Elba (Livorno) il 9 luglio 1909 cresce nel rione Forte Stella a Portoferraio, sull'isola d'Elba. Conseguita la licenza tecnica, studia telegrafia e trova lavoro presso l'Ufficio telegrafico prima di Portoferraio e poi di Livorno. Dal 1929 è pressoché costantemente sotto le armi. Inizia il servizio di leva in Marina alla Spezia come semaforista, poi alla Maddalena e a Cagliari. Nel '38 è richiamato per la guerra in Etiopia, nella categoria segnalatori, e nel novembre '40 trasferito a Roma presso il Ministero della Marina come sottufficiale telegrafista. Dopo l'armistizio entra nella Resistenza con compiti di informazione e di collegamento in una formazione partigiana legata al FMCR. Il 12.03.1944 è arrestato dalle SS perché un milite della X Mas, vicino di casa, lo riconosce mentre distribuisce volantini a San Pietro all'omelia del Papa. Viene rinchiuso a via Tasso e torturato, prima di essere trasferito nel III braccio di Regina Coeli, e da lì prelevato per essere condotto alle Ardeatine. Medaglia d'Oro al Valore Militare.



Francesco Ciavarella era un marinaio di ventisette anni. Nato a Pistoia il 7 gennaio 1917, viveva a Roma in via Fiori 4 insieme a moglie e figlio. Entrato nella Marina Mercantile, allo scoppio della guerra viene inviato a Rodi come radiotelegrafista. Nell'agosto 1943 entrò a far parte del M.C.d'I. (Bandiera Rossa). L'8 settembre partecipa ai combattimenti di Porta San Paolo, al comando di Aladino Govoni. Due giorni dopo il suo gruppo di partigiani attacca una caserma e si impossessa di molte armi e munizioni; ma un delatore fornisce i loro nomi, pertanto debbono lasciare Roma. Dietro le linee nemiche Ciavarella fonda e guida la «banda Abruzzi» con fini di guerriglia, sabotaggio ed assistenza per chi deve passare le linee. Compie audaci missioni clandestine anche a Milano e a Roma, per consegnare documenti e riferire ai superiori, e nella Capitale è arrestato, per delazione, il 21 febbraio 1944, poco prima di tornare in Abruzzo. Essendo nota alla Gestapo la grande quantità di nomi a sua conoscenza per il suo ruolo apicale, viene ferocemente torturato a via Tasso. Ciavarella non parla e con il suo silenzio salva tutti i compagni di fede. Il 24 marzo è ucciso alle Ardeatine. La madre, riconosciuto il corpo, subisce uno shock dal quale non si riprenderà mai più.





MINISTERO DELLA DIFESA



MARINA MILITARE

RIVISTA MARITTIMA

MENSILE DELLA MARINA MILITARE DAL 1868

Non perdere questa opportunità
SEGUI LA SCIA

ABBONATI alla Rivista Marittima



La Rivista Marittima, pubblicazione editoriale a carattere periodico della Marina Militare dal 1868, è rivista scientifica, volta all'approfondimento delle tematiche afferenti al mare ed alla marittimità, attraverso le lenti della geopolitica, della geostrategia, della strategia navale e del regime giuridico del mare, con particolare riferimento al Diritto della navigazione, nonché al Diritto internazionale marittimo.



Direzione e Redazione della Rivista Marittima
Via Taormina 4 - 00135 ROMA
Tel. 06/36807251 - Fax 06/36807249
e-mail: rivista.abbonamenti@marina.difesa.it



MARINA MILITARE

Per abbonamento annuale, consultare il sito all'indirizzo:
<http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/marivista/Pagine/Abbonamento.aspx>



Il progetto nauticAttiva per il monitoraggio dell'ambiente marino-costiero

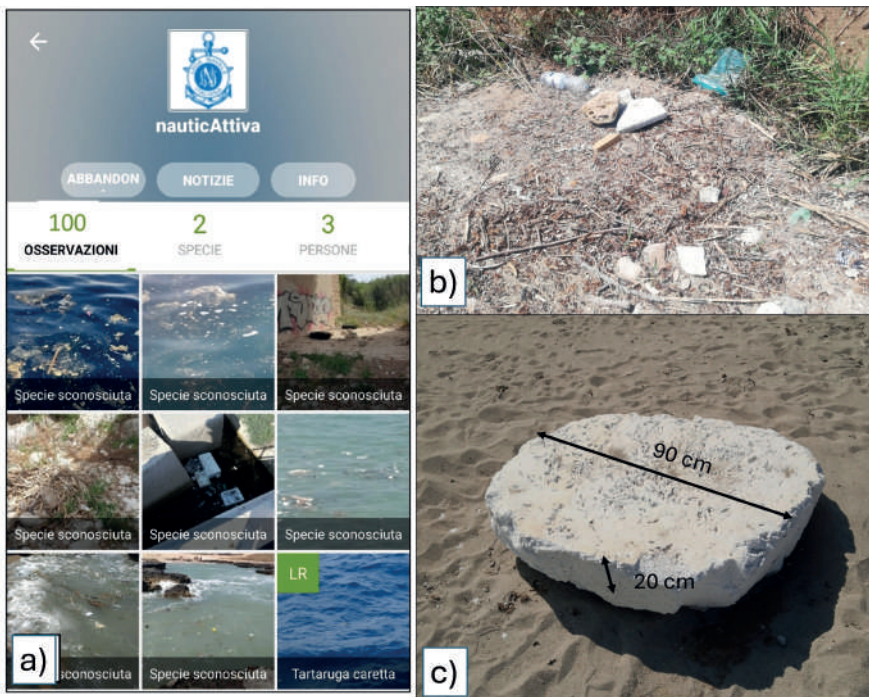
di Angela Rizzo e Giovanni Scardino

L'inquinamento dei rifiuti è divenuto un problema mondiale, considerando i veloci tassi di produzione dei rifiuti e la loro incontrollata diffusione e persistenza nell'ambiente. In particolare, tra i rifiuti che presentano una persistenza elevata si riconoscono le enormi quantità di plastiche, le quali si depositano lungo le coste e nei nostri mari. I processi attraverso i quali le plastiche raggiungono l'ambiente marino sono molteplici ed includono il trasporto indiretto da parte di agenti fisici (es. vento) e lo sversamento diretto dovuto a un' inadeguata gestione dei siti di smaltimento dei rifiuti, all'intensa attività marittima e alla presenza di foci fluviali che attraversano ampi centri urbanizzati e aree industriali. In questo contesto, il bacino del Mar Mediterraneo, oltre ad essere un hotspot di biodiversità a livello mondiale, rappresenta una delle aree più interessate dalla presenza di rifiuti, a causa della sua conformazione semichiusa e dell'alto livello di urbanizzazione che caratterizza le sue coste.

All'interno dei diversi ecosistemi, le plastiche subiscono processi di degradazione che determinano la loro frammentazione in detriti e frammenti di dimensioni variabili. Per caratterizzare la possibile origine e la distribuzione dei rifiuti marini, nonché per identificare azioni di bonifica delle aree marino-costiere inquinate da plastica, è richiesta una grande quantità di dati osservativi che devono essere raccolti per aree molto estese in tempi brevi. A tal proposito, i metodi innovativi per il monitoraggio dell'inquinamento da plastiche si basano solitamente su approcci di *citizen science*.

La *citizen science* rappresenta un approccio flessibile, innovativo ed efficace basato sull'impegno nei processi scientifici di persone che non lavorano professional-





mente nel relativo campo di analisi. Tali approcci oltre a favorire una maggiore disponibilità di dati a larga scala, consentono di sensibilizzare i cittadini verso tematiche di interesse collettivo. D'altro canto, il coinvolgimento attivo dei cittadini in attività di *citizen science* richiede che essi vengano informati e opportunamente formati dal personale tecnico-scientifico di riferimento attraverso attività di seminari, incontri, webinar e presentazione degli strumenti da utilizzare ai fini del monitoraggio.

Nell'ottica della salvaguardia dell'ambiente e dei nostri mari, è stato istituito un accordo di collaborazione scientifica tra

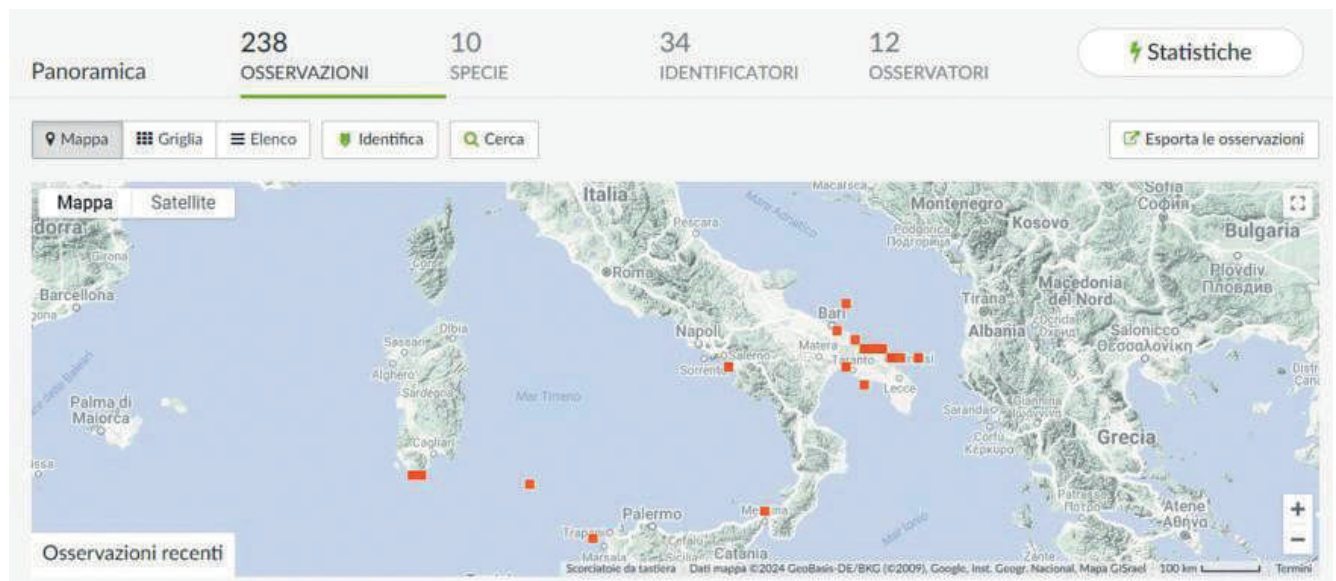
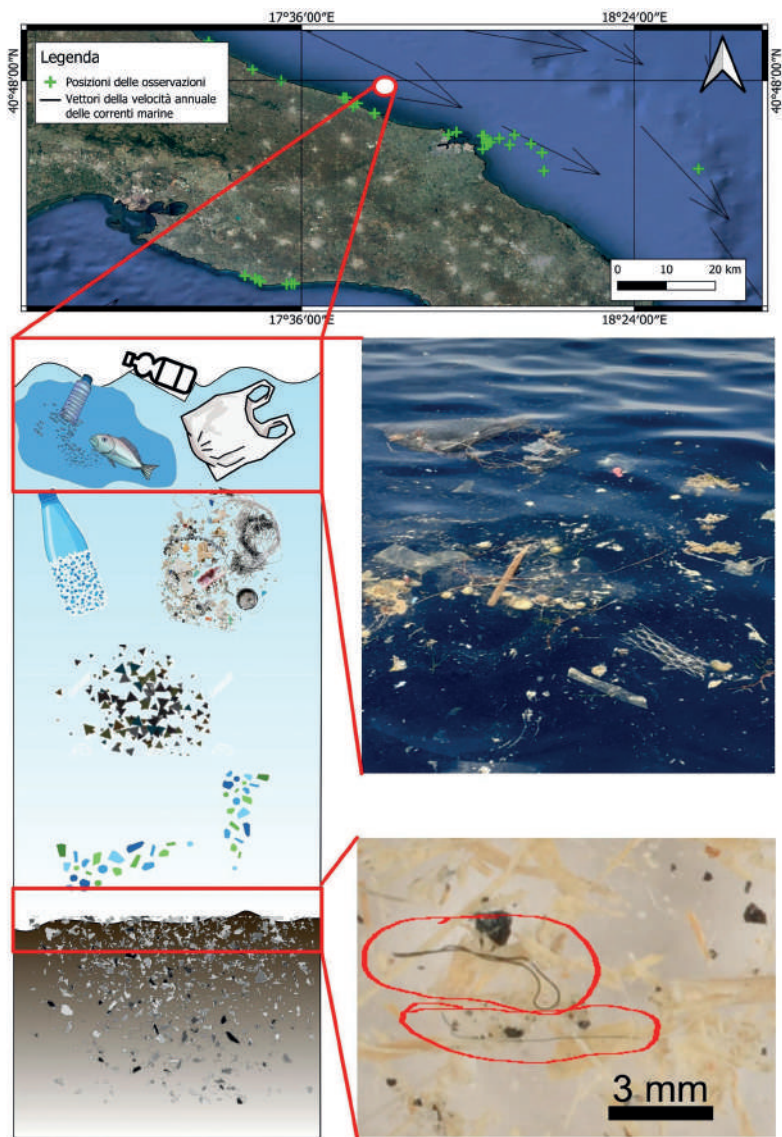
Università degli Studi di Bari Aldo Moro e la Lega Navale Italiana, nell'ambito del quale è stata sviluppata una App per dispositivi cellulari supporto dell'acquisizione di dati georeferiti per il monitoraggio delle plastiche e il censimento dei cetacei e tartarughe nel Mediterraneo. Nello specifico, la App nauticAttiva, disponibile sulla piattaforma iNaturalist, consente di acquisire immagini di plastiche, cetacei e tartarughe marine attraverso strumenti di uso comune come telefoni cellulari e fotocamere digitali.

L'approccio *citizen science* basato sull'uso di telefoni cellulari ha permesso di ottenere dati osservativi da differenti utenti in diretta connessione tra loro. Ad oggi, anche grazie alla collaborazione con diverse Sezioni della Lega Navale Italiana, sono state raccolte numerose osservazioni tramite nauticAttiva acquisite lungo le coste del Mediterraneo. Tali osservazioni sono state integrate con rilievi diretti sul campo e analisi di laboratorio eseguite su campioni di plastica raccolti nel bacino del Mediterraneo. Difatti, nell'ambito del progetto MiCA (Microplastiche nella Colonna d'Acqua), in collaborazione con l'Università degli Studi di Bari Aldo Moro e la Marina Militare Italiana, è stato possibile eseguire campionamenti mirati dei sedimenti marini in aree in cui i dati osservativi derivanti da nauticAttiva hanno evidenziato la maggiore persistenza di plastiche. Le analisi chimiche su questi campioni hanno messo in evidenza la presenza di particolari polimeri presenti nei fondali, fino alla profondità di 40 metri, come polistirene derivante dalle attività di pesca e il rayon presente nei tessuti, i quali forniscono un'informazione utile sulle fonti di inquinamento da plastiche. L'analisi congiunta dei risultati derivanti dalle osservazioni e dalla caratterizzazione degli inquinanti in specifiche aree costiere rappresenta un'innovazione metodologica che rende il progetto nauticAttiva pioniere dell'applicazione di un approccio di *citizen science* per il monitoraggio dell'ambiente marino-costiero.

La APP nauticAttiva è rivolta a tutte le persone che frequentano le nostre coste e che desiderano contribuire alla tutela dei nostri mari. È possibile aderire al progetto nauticAttiva scaricando sul proprio cellulare l'App iNaturalist. Inoltre, il

progetto è liberamente consultabile con le relative osservazioni sul sito www.inaturalist.org/projects/nauticattiva.

Le attività inerenti al progetto nauticAttiva sono svolte nell'ambito della Convenzione tra il Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università Aldo Moro di Bari e la Lega Navale Italiana (dal 4/8/2021). Gli autori desiderano ringraziare l'ammiraglio Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, il prof. Angelo Tursi, il prof. Roberto Carlucci e il prof. Giuseppe Mastronuzzi, componenti del comitato scientifico della Lega Navale Italiana. Per le attività iniziali di raccolta dati, si desidera ringraziare il personale delle seguenti Sezioni della Lega Navale Italiana: Sezione LNI di Trani, Sezione LNI di Mola di Bari, Sezione LNI di Taranto, Sezione LNI di Brindisi. Un particolare ringraziamento alla dott.ssa Lucia Pellegrino per quanto fatto per affermare la collaborazione fra la Lega Navale Italiana e l'Università di Bari Aldo Moro. Infine, si ringrazia Rocco Martella per il supporto tecnico allo sviluppo dell'App nauticAttiva. Lo studio ricerca rientra nelle attività del Partenariato Esteso RETURN finanziato dall'Unione Europea - Next-GenerationEU (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR, Missione 4 Componente 2, Investimento 1.3 - D.D. 1243 2/8/2022, PE0000005).



Acqua in sentina? Niente panico

di Maurizio Parisi

Può capitare che durante un'ispezione di controllo – perché le ispezioni vanno fatte sempre e comunque – di trovare acqua in sentina, il che non è bello per chi va per mare perché i vecchi marinai sostenevano a ragione che nella barca l'acqua deve restare fuori e non dentro. Comunque, se l'acqua c'è, è necessario affrontare rapidamente il problema.

La prima cosa da accertare è se l'acqua è salata oppure dolce. Il metodo più sicuro sarebbe un buon laboratorio di analisi che non sempre è disponibile in barca e quindi non resta che fare da soli, e perciò sarà opportuno assaggiarla.

I marinai più esperti finiscono per somigliare agli enologi, riuscendo a ritrovare sapori non di fruttato ma di gasolio con le relative quantità. Per i comuni mortali invece il sapore ideale da trovare è quello dell'acqua dolce che, pur essendo comunque un problema da risolvere al più presto, è molto meno preoccupante. Se dunque l'acqua è dolce, le ipotesi possono essere diverse. Se l'acqua dolce arriva dopo un fortissimo temporale, l'acqua potrebbe essere arrivata dalla coperta fino alla sentina magari per un oblò le cui guarnizioni non sono al meglio oppure dalle lande, dalle battagliole o dall'albero passante se la barca è a vela. In questi casi la cosa più immediata è attivare la pompa di sentina, meglio con il motore acceso per non scaricare troppo le batterie. Se poi il livello dell'acqua è minimo spugna, sasso-



la e bugliolo risolvono rapidamente il problema. Resta inteso che a suo tempo converrà fare un controllo di fondo per identificare la via d'acqua. Nel caso invece non ci siano stati temporali, allora non si tratta di pioggia ma è acqua diciamo di nostra proprietà, visto che l'abbiamo imbarcata noi. Questo potrebbe essere dovuto a un lavaggio maniacale da parte dell'armatore per rendere la barca presentabile prima dell'estate oppure un problema dell'impianto idrico di bordo. Serbatoi, pompa, tubazioni, rubinetti, possono essere tutte fonti di perdite dell'acqua.

Non dimentichiamo che anche l'acciaio dei serbatoi, per esempio, con le correnti galvaniche può essere soggetto a microforature che ovviamente vanno controllate e identificate. Se invece l'acqua risulta salata, allora – sempre senza panico – occorre preoccuparsi concretamente. Prese a mare, cuffia o baderna dell'asse motore, losca del timone, scarico del raffreddamento motore oppure il gavone dell'ancora, aspetto questo che non viene spesso considerato. Se infatti al gavoncino dell'ancora si ottura lo scarico a mare, l'acqua imbarcata rischia di trovarsi una via e arrivare in sentina quindi meglio controllare sempre che l'ombrinale del gavone dell'ancora non sia intasato dalle alghe o da qualsiasi altra impurità.

Un discorso a sé meritano le prese a mare. Occorre ricordare che due bagni sono molto più comodi di uno a bordo ma che ogni bagno ha da tre a cinque prese a mare che sono poi buchi nello scafo. Dunque, due bagni fanno da sei a dieci buchi nello scafo più i due della cucina poi quella del motore e il log. Il controllo di questi buchi nello scafo è affidato dunque alle prese a mare. È bene ricordare anche però che le prese a mare con i relativi passascafi e le valvole a sfera vanno sostituite ciclicamente, tubi e fascette comprese. Una volta si usava il bronzo, inattaccabile dalle correnti galvaniche. Ormai quasi tutti i cantieri montano le prese a mare di ottone che, al contrario, hanno durate inferiori e quindi vanno periodicamente sostituite. Quel «periodicamente» dipende ovviamente dall'armatore e dal suo cantiere di fiducia, oltre che dallo stato della barca. Utile forse ricordare infine, a proposito di prese a mare, che in navigazione è meglio siano chiuse e che vengano aperte solo al bisogno. Un'altra possibilità è quella legata a una collisione che potrebbe provocare danni all'opera viva ma in quel caso l'urto sarebbe avvertito.

A proposito dell'acqua salata in sentina durante la navigazione, è buona prassi ogni tanto controllare che il pagliolato non abbia deciso di nuotare da prua a poppa e viceversa di sua spontanea volontà e inoltre avere a portata di mano i pinocchietti di legno e un martello, oltre che una confezione di subcoat, che è sempre molto consigliabile tenere sottomano, visto che può salvare la barca.



I pinocchietti – che poi sarebbero il naso di Pinocchio di varie misure, vengono utilizzati come tappi d'emergenza per bloccare la via d'acqua. Purtroppo, a differenza dei francesi che li inseriscono fra le dotazioni obbligatorie, in Italia questo è ancora affidato al buon senso dell'armatore. La maggiore urgenza in navigazione è comunque rimandare l'acqua salata da dove è venuta e per questo ci sono le pompe di bordo elettriche oppure a mano.



La pompa di sentina è solitamente elettrica e va controllata spesso anche lei. Viene azionata manualmente o automaticamente da un interruttore galleggiante mentre quella a mano è composta da un lungo tubo di pescaggio e da una leva, solitamente posizionata accanto al timone, oltre al tubo di scarico che rimanda l'acqua in mare. Non dimentichiamo che un buon bugliolo può comunque raccogliere, nelle migliori tradizioni marinaresche,

fino a dieci litri d'acqua a ogni carico, il che in casi di emergenza non è poco. Le pompe di sentina richiedono anche queste un controllo e una manutenzione per garantire il loro funzionamento al momento della necessità. Se hanno la girante, meglio ogni tanto farla girare, magari facendole pescare un po' d'acqua da un recipiente. Se invece sono a immersione, è sufficiente



controllare la griglia che sia pulita, verificando il suo funzionamento. A bordo sono presenti anche i filtri per l'acqua che arriva dai serbatoi e vanno puliti ciclicamente perché anche questi filtri possono essere una via d'acqua dolce. A prescindere da tutto, è la prevenzione il miglior contributo per salvare le vite umane e la barca. Occorre quindi conoscere bene la propria barca anche perché, come ripete da una vita Pulcinella, per mare non ci sono taverne e tanto meno cantieri.

Diario di bordo della Lega Navale Italiana

luglio-agosto 2024

di Michele Valente

giugno-settembre - Avviate le attività in collaborazione tra le Sezioni della Lega Navale Italiana e i Punti di Luce di Save the Children in favore di bambini e ragazzi dell'organizzazione

Sono partite a giugno e proseguiranno per tutta l'estate le attività in collaborazione tra le Sezioni della Lega Navale Italiana e i Punti Luce di Save the Children Italia in dieci città italiane. Grazie alla *partnership* siglata quest'anno, centinaia di bambini e ragazzi dei Punti Luce di Save the Children – spazi educativi attivi che sorgono nei quartieri e nelle periferie maggiormente svantaggiati delle città – vivranno delle giornate a contatto con il mare e potranno frequentare a titolo gratuito le attività sportive e di formazione nautica nelle scuole di vela,



canoa e canottaggio delle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana di Napoli, Genova Sestri, Palermo, Bari, Brindisi, Locri, Praia a Mare-Tortora, Falconara Marittima, Venezia e Ostia. A Palermo, bambini e ragazzi del quartiere Zen hanno avuto l'opportunità di navigare a bordo di *Azimut*, barca a vela confiscata alla criminalità organizzata e affidata alla Sezione palermitana che la impiega nell'ambito della campagna «Mare di Legalità».

Dal 4 al 6 luglio - XIII Regata del Grande Salento Brindisi-Valona: vince *Thalita* in un'edizione da record



La regata velica del Grande Salento Brindisi-Valona, promossa dalla Lega Navale Italiana Sezione di Brindisi e dal Marina di Orikum, è giunta quest'anno alla XIII edizione e ha registrato il record di 50 imbarcazioni iscritte. Nata nel 2011 con il nobile scopo di ricordare e ripercorrere quella rotta percorsa vent'anni prima dai profughi albanesi con altri intenti e significati, la regata è stata vinta quest'anno dall'imbarcazione *Thalita*, di Gianluca Fischetto (LNI Brindisi), che ha ricevuto sia il trofeo «Città di Valona» sia il trofeo «Mirko Gallone» quale vincitrice assoluta. Il Trofeo Città di Brindisi, riservato alla barca meglio classificata nelle regate Brindisi-Corfù e Brindisi-Valona, è stato vinto da *Soft*, di Marco Andrisano (LNI Taranto). Il «Trofeo dell'Accoglienza», per la prima imbarcazione in tempo reale, è andato a *Anywave Safilens* (Diporto Nautico Sistiana) di Leghissa-Pirato.

6 luglio - Presentata la neo-delegazione della Lega Navale Italiana di Marina di Carrara

Si rafforza la presenza della Lega Navale Italiana in Toscana con l'istituzione della Delegazione di Marina di Carrara, presieduta da Tommaso Ponzanelli. Come precisato dal Presidente della Delegazione, la data della presentazione al

pubblico è stata scelta per commemorare la figura del Comandante della Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, Michele Fiorillo, Medaglia d'Oro al Valore di Marina, deceduto il 6 luglio 1966 in mare durante un'operazione di soccorso. Tra le prime iniziative della Delegazione, il prossimo 6 settembre si terrà la veleggiata «CulturalGaudente» denominata «AggrapParMiVorrei Sulla Rotta dell'Amicizia» tra Marina di Carrara e Capraia, per unire la cultura del mare a quella culinaria, in un connubio tra lo sport della vela, l'ambiente, la storia marittima locale e la cucina legata ai prodotti del mare e delle terre.



6 e 7 luglio – Lega Navale Italiana Sezione Ancona Gruppo Canoapolo torna vittoriosa in Serie A1



Con 10 partite vinte su 10 e ben 95 goals all'attivo, la squadra dorica Canoapolo della Lega Navale di Ancona domina il Girone 2 del Campionato Nazionale della Serie B e conquista la promozione in serie A1. Nella bella cornice dei laghetti di Castello di Porpetto, si scontrano di nuovo a colpi di pagaia le compagini del Cus

Milano, del KfC che gioca in casa, dei triestini del Circolo MM N.Sauro, della LNI Ancona, del C.C. Ferrara e dei friulani del CUS Udine. Con punteggi a volte rocamboleschi la squadra di Capitan Cantarini (capocannoniere del torneo) è stata premiata dal Sindaco del Comune di Porpetto con i complimenti di tutte le altre squadre, ottenendo l'ambito obiettivo grazie alla dedizione dei suoi atleti.

8 luglio - Lega Navale Italiana Sezione di Molfetta premiata come Eccellenza Sportiva 2023 dalla Regione Puglia

Per il secondo anno consecutivo, la Lega Navale Italiana Sezione di Molfetta è stata premiata con il prestigioso riconoscimento di «Eccellenza Sportiva 2023» dal Presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano. I vogatori e i canoisti, sia maschili sia femminili, della LNI Molfetta hanno raggiunto traguardi di rilievo: hanno conquistato titoli europei e italiani nel canottaggio a sedile fisso e ottenuto posizioni di prestigio nelle gare nazionali di canoa olimpica. Il riconoscimento regionale premia il duro lavoro e la dedizione degli atleti, del presidente Vito Pisani, del direttivo e dello staff tecnico.



Dal 12 al 20 luglio - Lega Navale Italiana Sezione di Riva del Garda tra i circoli organizzatori del Mondiale di vela giovanile sul Lago di Garda

Lega Navale Italiana ancora una volta protagonista, questa volta insieme alla Federazione Italiana Vela, nell'organizzazione di un evento sportivo internazionale. Dal 12 al 20 luglio il Lago di Garda ospita, per la prima volta in Italia, la 53° edizione dello *Youth Sailing World Championships* con 418 velisti tra 12 e 19 anni provenienti da 70 nazioni. Tra i circoli organizzatori, anche la Lega Navale Italiana Sezione di Riva del Garda, che ospiterà le gare della classe ILCA 6 maschile e femminile.

Dal 14 luglio al 20 agosto - Torna la rassegna culturale «Parole di sera: narrazioni in riva al mare 2024», organizzata dalla Lega Navale Italiana Sezione di Locri

La rassegna culturale «Parole di sera: narrazioni in riva al mare 2024», promossa dalla Lega Navale Italiana Sezione di Locri, apre la stagione il 14 luglio; alle ore 21:30, con «Sail the Children» fa tappa a Locri: progetto educativo e solidale di Save the Children, supportato dalla Lega Navale Italiana, presentato dal ve-

lista e illustratore Davide Besana. Interverrà Francesco Mollace, presidente del sodalizio Civitas Solis. Si prosegue il 21 luglio, alle 21:30, con «Il museo in fondo al mare»: la pittrice e autrice Teresa Maresca condurrà il pubblico in un viaggio affascinante tra le profondità marine. Il 29 luglio, alle 21:30, sarà la volta di «NO-MA», di e con Alessandra Laganà, musicista e autrice che presenterà il suo libro pubblicato da Laruffa Editore, il cui ricavato sostiene le attività di SOMA Spazio Olistico per la Medicina dell'Anima. Il 3 agosto, alle 20:30, si terrà l'incontro con Claudio Carraro, noto velista del Moro di Venezia e Presidente dell'Associazione «Il Moro di Venezia», il quale condividerà col pubblico le proprie esperienze e passioni per il mare e la vela. Si proseguirà il 4 agosto, alle 21:30, con Francesco Bevilacqua ne «Di Calabria e di Calabrie», un racconto che mira ad esplorare e valorizzare la ricchezza e la diversità della Calabria attraverso le sue opere d'arte e il suo immenso patrimonio culturale. Di scena il 5 agosto, alle 20:30, il «Tartufo nero di Calabria» con una cena sociale a tema, introdotta da Francesco Maria Spanò, che sarà anche occasione per conoscere l'originalità del più importante Tuber del Sud Italia che completa e arricchisce i prodotti del Made in Italy nel suo vasto patrimonio enogastronomico. Il gusto e i sapori di Calabria di nuovo protagonisti l'11 agosto, alle 20:30, con la cena sociale a tema «In principio fu lo Stoccafisso»: un viaggio culinario introdotto da Francesco Maria Spanò con l'intervento speciale del prof. Vincenzo Gentile dell'Università «La Sapienza» di Roma. Spazio al comico Vittorio Pettinato, il 12 agosto alle ore 21:30, con «Una voce, tante voci»: un'articolata intervista durante la quale l'artista racconterà la sua carriera e le sue molteplici voci. «Tutto il mondo in una stanza», il 20 agosto alle ore 21:30, di e con Francesca Multari, insegnante e scrittrice, la quale presenterà il suo libro, edito dalla Fondazione «V. Scannapieco», i cui proventi sostengono progetti di contrasto alla povertà educativa. Tutti gli incontri saranno moderati da Mara Reichichi, che dialogherà con gli ospiti offrendo al pubblico un'opportunità unica di interazione e di approfondimento.



LEGA NAVALE ITALIANA

Il portale per chi ama il mare

Segui giorno per giorno le attività della
Lega Navale Italiana accedendo
all'area notizie del sito
www.leganavale.it



Le recensioni



autore: Giuseppe Mendicino
editore: Editori Laterza
collana: i Robinson / Letture
edizione: 2024
pagine: 296 con ill.
prezzo: € 19,00

Conrad. **Una vita senza confini** Carlo Romeo

Joseph Conrad non amava la definizione di scrittore di mare che considerava, forse a torto, riduttiva. Il mare è scenario e coprotagonista dei suoi libri ma è l'uomo al centro di tutto, con i suoi rimorsi e le sue tragedie, le sue sfide e il suo coraggio. Polacco nato in Ucraina, a Berdicev, linguisticamente divenne prima francese – la lingua con cui scriveva con più facilità – poi inglese, tanto da diventare neppure a trent'anni British master mariner, cioè comandante della più grande flotta del mondo di allora. Orfano molto presto, la sua vita è

una continua sovrapposizione di situazioni e di luoghi, anche se la sua patria in fondo è il mare.

Giuseppe Mendicino – ottimo scrittore di una categoria di libri estremamente rischiosa come quella biografica – pubblica per Laterza *Conrad. Una vita senza confini*. Già nel titolo ritroviamo la chiave del racconto. Documentato ma di lettura scorrevole – cose che non sempre si accompagnano – il libro di Mendicino racconta la vita di Conrad, legando i suoi luoghi ai suoi libri. L'Africa, l'Oriente, la Malesia, il Mediterraneo e tutti gli altri mari si intrecciano con le sue storie, i suoi personaggi, in un filo strettissimo che in Conrad autore è determinante.

Conrad, da marinaio dentro, rincorre sempre mari e contesti che una volta raggiunti si affretta a abbandonare. Rincorre nella sua gioventù quella patente inglese di comandante che sembrava impossibile raggiungere, ci riesce e naviga in Oriente ma poi torna in Europa. Si batte per andare in Africa – il fiume Congo è ricco di navi e battelli – e ci riesce ma una volta lì, cerca di andarsene e tornare in Europa. Scrive intanto da sempre. I suoi compagni di infanzia erano stati i libri del padre, anche lui grande lettore con qualche velleità di scrittura anche se più portato per la politica che per lui voleva dire Polonia. Arriva per Conrad poi un momento, dopo molti rifiuti di editori inglesi e non solo, in cui decide che quella è la sua scommessa,

la sua sfida. Sarà una sfida che lo accompagnerà tutta la vita.

Diventa dunque scrittore, anche se qualche critico lo bolla come un comandante di Marina che scrive romanzi, cosa che lo manda in bestia anche se con lo stile aristocratico che lo contraddistingue ovunque e da sempre. I suoi libri però cominciano a circolare e a avere successo, influenzando su altri scrittori. Si tratta peraltro di influenze che dureranno anche dopo di lui. Mendicino identifica, nella sua ultima parte, gli autori italiani che sulle pagine di Conrad hanno costruito altre pagine. Joseph Conrad si confronta con la letteratura come si confrontava da comandante con le burrasche. Mendicino cita fra gli altri Italo Calvino quando scrive: «Amo Conrad perché naviga l'abisso e non ci affonda». Conrad cerca di affermarsi con coraggio e ogni tanto un po' di ironia molto inglese. «Come faccio a spiegare a mia moglie che, quando guardo fuori dalla finestra, io sto lavorando?» è una domanda citata da Dino Risi nella sua autobiografia di uomo di cinema e di cultura.

Conrad resta comunque il marinaio che il mare e gli uomini, attraverso il mare, li conosce bene. «Ora vai a prua e non avere paura di niente» dice il Peyrol de *L'avventuriero*, che Mendicino evoca come incipit del capitolo sul ritorno in Inghilterra e sulla scelta definitiva di scrivere. *L'avventuriero* non a caso sarà uno dei suoi ultimi libri. Ora vai a prua e non avere paura di niente.

AUTORI

LUCA BURAGGI - nato a Milano il 27 luglio 1955, ha frequentato i suoi primi corsi di vela nel 1989 presso la base navale di Dervio, della LNI della Sezione di Milano. Promosso istruttore di deriva di quella Sezione, si dedica negli anni successivi sia all'insegnamento, sia alla navigazione d'altura dentro e fuori del Mediterraneo. Frequenta i corsi istruttori del Centro Velico Caprera (CVC) e viene nominato Istruttore d'Altura CVC. Consegue la certificazione Yacht Master Coastal (RYA) nel sud dell'Inghilterra. Nel novembre 2010 supera l'esame per Esperto Velista della LNI.



AGATINO CATANIA - È nato a Catania, contrammiraglio. È presidente della Sezione della Lega Navale Italiana di Acitrezza e delegato della Presidenza Nazionale per la Sicilia orientale. In Marina ha ricoperto numerosi incarichi nel Corpo Armi Navali. Sposato, con due figli, uno dei quali è ufficiale di Marina.



ANDREA CAVALIERI - Nato a Roma. Laureato in Scienze Politiche con Renzo De Felice e poi in Legge, è stato giornalista e corrispondente di guerra per Canale 66 e Teleroma 56. Attualmente esercita la professione di avvocato, trascinandosi dietro tuttavia le antiche passioni per la storia, la fotografia, la politica e la polemica. Nel 2024 ha scritto «Pensione Oltremare nell'inferno incantato», dedicato alle vittime della Banda Koch a Roma nella primavera 1944.



SEBASTIANO D'AMBRA - È nato il 29/4/1956 e vive ad Acitrezza. Velista appassionato di vela antica. Vice presidente della Sezione LNI Acitrezza. Capitano di lungo corso. Ufficiale di regata zonale FIV. Ha partecipato nel 2004 al progetto Trezza da mare per la costruzione di una sardara catanese a vela latina.



VINCE A. DI DATO - Direttore Generale di XERDAN Ltd. Lavora su sostenibilità, crisi ed emergenze. Ha una lunga esperienza di attività in teatri di crisi (Medio Oriente, Asia Centrale e Centro America e Africa Subsahariana). 1° Capitano dell'Esercito Italiano (Ris.). Architetto e designer per formazione, ha ottenuto prestigiosi riconoscimenti internazionali in questo settore.



CARMELO DI GIORGIO - Palermitano, grazie alla Lega Navale Italiana e a un progetto portato avanti con la moglie Angela, «Eolo torna a scuola», nel 2010 è approdato alla vela, divenendo poi istruttore LNI. Direttore della Farmacia Ospedaliera presso l'Istituto G. Giglio di Cefalù. Socio fondatore e presidente della Sezione LNI di Sant'Agata di Militello.



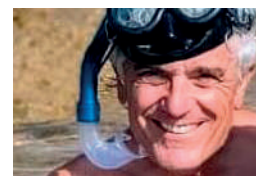
SERGIO GAMBERALE - Giornalista e critico cinematografico e televisivo, ha lavorato per RAI, La7, RTV San Marino e collaborato con diverse testate del settore. È fra i maggiori esperti italiani di serial tv. Nel 2021 ha pubblicato il volume Emozioni in Serie (Tv) per Aiep Editore.



DONATO MARZANO - Ammiraglio di Squadra in ausiliaria, nel 2023 è stato confermato Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana per il secondo triennio. Prima di lasciare il servizio attivo, dal 2016 al 2019 è stato Comandante in Capo della Squadra Navale. Nell'ambito dei molteplici incarichi svolti nella branca operativa, ha partecipato a numerose missioni all'estero.



MAURIZIO PARISI – Civitavecchiese. Ha lavorato a lungo nel porto industriale della sua città. Esperto di motori e di cantieristica navale. Velista. Ha seguito come volontario le prime esperienze di successo di integrazione con la vela.



ANIELLO RAIOLA – Ufficiale superiore del Corpo delle Capitanerie di porto, ha conseguito a Roma l'abilitazione alla professione forense. Nominato dal 2006 cultore della materia del diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Cassino, è stato membro dei gruppi di lavoro per la redazione del Codice della nautica da diporto e del connesso Regolamento di attuazione. Ha al suo attivo cinque manuali e varie pubblicazioni sul diritto della nautica da diporto. Collabora con le riviste specializzate del settore.



ANGELA RIZZO – Conseguito il dottorato di ricerca in Geomorfologia Costiera, lavora dal 2020 come ricercatrice presso il Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, concentrando la sua attività sull'analisi dei processi fisici e ambientali che interessano le aree costiere, della loro evoluzione morfologica in risposta alle variazioni del livello del mare e della relativa valutazione del rischio costiero. I più recenti temi di ricerca in corso riguardano l'analisi della distribuzione e degli impatti delle macro e microplastiche in ambiente marino costiero, applicando metodologie innovative basate su dati telerilevati e di laboratorio e collaborando con numerosi colleghi in Italia e all'estero. È coautrice di 40 articoli scientifici su riviste internazionali.



CARLO ROMEO – Giornalista, manager, scrittore. Autore di libri di mare di successo, editi da Longanesi e da Mursia. Top manager Rai, ha avuto diversi incarichi in Direzione Generale e sul territorio. Ha insegnato Giornalismo televisivo alla LUISS – Guido Carli di Roma e alla Scuola di Giornalismo dell'Università di Bologna. Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana su nomina del Presidente Mattarella. Dal maggio 2024 è il direttore della Rivista della Lega Navale Italiana.



MARIA CRISTINA SABATINI - Giornalista pubblicista, si occupa della comunicazione di progetti e attività riguardanti il settore culturale, il sociale e il mare. Scrive per il quotidiano La Nazione, edizione della Spezia, il web magazine Daily Nautica; cura e presenta servizi di approfondimento culturale per l'emittente televisiva Tele Liguria Sud.



GIOVANNI SCARDINO – Ricercatore a tempo determinato dell'Università degli Studi di Bari Aldo Moro, nel settore scientifico disciplinare GEOS-03/A Geografia fisica e geomorfologia, ha svolto attività di ricerca sulla mitigazione del rischio costiero per il progetto Research for Innovation- APULIA 2100. È Principal Investigator del progetto HOME-COAST (ERC SEED UNIBA) per l'analisi in ambiente GIS dell'impatto dei cicloni Mediterranei sulla fascia costiera. Svolge attività di ricerca nell'ambito del PNRR-RETURN Spoke VS4 Environmental Degradation. È coautore di 50 lavori scientifici su riviste internazionali indicizzate (fonte Scopus e Web of Science) e revisore di 52 lavori scientifici.



NADIA SCARFÒ – Calabrese, dal 2014 insegnante di Matematica e Scienze nella Scuola Secondaria di primo grado. Ha al suo attivo una pubblicazione nella rivista European Journal of Research and Reflection in Educational Sciences. Dal 2022 gioca presso il CT Taurianova nella squadra femminile di Padel, seconda classificata in Calabria nella categoria oro femminile della Coppa Italia Padel TPRA 2024.



GIOVANNI TURLA - Dal 2012 al 2017 assistente ai Corsi Patente della LNI di Milano; dal 2017 ha la responsabilità dei Corsi Patente della Sezione. Docente di navigazione piana.



MICHELE VALENTE – Dal 2022 ricopre l'incarico di Responsabile comunicazione, media e promozione della Lega Navale Italiana. Consulente per la comunicazione, ha tenuto collaborazioni in ambito editoriale con la Radiotelevisione di Stato della Repubblica di San Marino e in ambito accademico con l'Università di Siena e l'Università LUISS Guido Carli.





Concorso fotografico Lega Navale Italiana 2024

Tema: Gente di mare e di Lega Navale

**Sei socio della LNI?
Partecipa al concorso entro il 20 settembre 2024.
Il bando su www.leganavale.it**





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA  @MIZUNO.IT [MIZUNO.COM](https://www.mizuno.com)

