

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

GENNAIO
FEBBRAIO
2022

Le navi
portacontainer
RoRo

Un'immersione
nelle Aree
marine protette

Patenti
nautiche: ancora
un decreto!

La vela
olimpica



LEGA NAVALE
rivista bimestrale registrata al Tribunale di
Roma n. 7727 del 24.10.1960

PROPRIETÀ Lega Navale Italiana

DIRETTORE RESPONSABILE
Antonio Cosentino

REDAZIONE
Marina Pagano

DIREZIONE - AMMINISTRAZIONE
Via Guidubaldo del Monte, 54 00197 Roma
tel. 06809159203
direttore.rivista@leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

CENTRALINO PRESIDENZA NAZIONALE
tel. 0680915901-02-03

SITO WEB www.leganavale.it

REALIZZAZIONE GRAFICA E STAMPA
Arti Grafiche La Moderna - Guidonia (Roma)



Chiuso in redazione il 20 gennaio 2022

NORME PER LA COLLABORAZIONE

La collaborazione è aperta a tutti, gli articoli, inediti ed esenti da vincoli editoriali, esprimono le opinioni personali dell'autore. La direzione si riserva di dare agli articoli il taglio editoriale ritenuto più opportuno. Gli articoli, concordati con il direttore, dovranno essere corredati da foto (formato .tiff o .jpg di dimensioni minime 18x13 cm con risoluzione di 300 dpi) e didascalie; gli articoli dovranno essere redatti evitando l'uso di acronimi, che eventualmente vanno esplicitati. L'accoglimento degli articoli non impegnano la direzione alla pubblicazione né alla retribuzione.

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



Cari Soci,
per motivi che non è questo il luogo per approfondire, ho deciso di dare le dimissioni dal mio incarico, che ho portato avanti con passione e dedizione per numerosi anni. Non è stata una decisione facile né presa a cuor leggero, ma era indifferibile. Con queste righe tengo a salutare quanti mi hanno seguito in questi anni, quanti hanno trovato la rivista interessante, pur nei limiti che ad essa sono imposti, e quanti fra i Soci più recenti avevano cominciato a conoscermi. A tutti auguro ogni bene, soprattutto all'inizio di un nuovo anno, che speriamo risolutivo per la pandemia che ci ha così tanto condizionato e che tutti vorremmo denso di rinnovate attività. La Lega Navale Italiana, non sto qui a ripetermi, ha ancora molto da fare per rendere il popolo italiano cosciente dell'importanza del mare nella vita di ognuno di noi, per cui a voi che restate non mancheranno lavoro, impegno, sfide. Nel lasciarvi mi è di conforto la certezza di farlo passando la Rivista nelle mani capaci del dottor Antonio Cosentino, che reduce da una pluriennale esperienza in qualità di direttore responsabile del *Notiziario della Marina* ha la competenza e la passione per portare avanti al meglio *Lega Navale*. A tutti il mio "Buon vento e mare a favore!".
amm. Paolo Bembo

sommario

Anno CXXV gennaio-febbraio 2022

10

Blue economy, un'occasione per l'Italia
di Elisabetta Gramolini



42

Patenti nautiche: ancora un decreto!
di Aniello Raiola



2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

6

Le navi portacontainer RoRo
di Maurizio Caldera

14

Mare ed economia
di Alessandro Lentini

16

Buon compleanno, nave Italia
di Anita Fiaschetti

22

La carta nautica: dalle origini ad oggi
di Mariarosaria Lumiero

26

Un'immersione nelle Aree marine protette
di Marina Viola

30

Il mare fonte di vita
di Emanuele Scigliuzzo

34

Uno skipper al suo giro di boa
di Vincenzo Grienti

38

La Lanterna del molo dei Fratelli Bandiera
di Fabio Dal Cin

42

Patenti nautiche: ancora un decreto!
di Aniello Raiola

46

Due gocce d'acqua in un mare d'amore
di Margherita Lamesta

50

Il signore dei fondali: il dentice
di Riccardo Zago

54

La vela olimpica
di Pasquale Prinzivalli

60

L'angolo del comandante Bitta
di Paolo Giannetti

62

La parola alle nostre Sezioni

In copertina: foto di Angelo Pisani della Sezione della Lega Navale Italiana di Monopoli - Regata d'arte.



di Antonio Cosentino

Dopo la poliennale attività direzionale al *Notiziario della Marina* e una lunga pratica giornalistica, mi appresto a ricoprire da questo numero il prestigioso incarico di direttore responsabile della storica rivista *Lega Navale*. Ringrazio il Presidente nazionale della *Lega Navale Italiana*, l'ammiraglio Donato Marzano, per la fiducia che mi ha dato consentendomi di affrontare e immergermi appieno in questa nuova avventura; farò del tutto nel ripagarla per accrescere il successo intrapreso. Del resto il successo non si raggiunge per caso, l'affermazione di un'idea o di un progetto è costellato non solo dal nostro talento ma anche dalla capacità di relazionarsi alle persone, nonché il coraggio di

essere disposti a gettare – sempre e comunque – il cuore oltre l'ostacolo.

Entro a far parte di questa nuova realtà: la LNI. Una realtà che in 124 anni di storia ha promosso in ogni declinazione l'amore per il mare, la sua cultura e il suo rispetto, la difesa dell'ambiente marino, ma anche la vicinanza alla disabilità e all'inclusione sociale.

La Lega Navale Italiana è un grande palcoscenico, la sua rivista è considerata di cruciale importanza editoriale.

Intendo perseguire, ed è fondamentale, una comunicazione diretta e attendibile, rivolta ai

giovani e meno giovani, specialmente in un mondo dove si dedica sempre meno tempo alla lettura; i contenuti saranno più snelli, senza tralasciare interviste ad esperti del mondo scientifico, universitario e sportivo. Non mancheranno gli approfondimenti, il tutto trattato con professionalità e competenza dalla nuova squadra di collaboratori. L'obiettivo che mi pongo, per la futura rotta della rivista, sarà quello di avere una veste grafica più moderna e accattivante, al passo con i tempi, con un nuovo *layout*, per dare maggiore spazio alle cosiddette immagini "parlanti" che a volte racchiudono il significato di più di mille parole. Altro obiettivo sarà anche quello



di consolidare la presenza della rivista nel panorama della pubblicistica italiana, volta a dare prestigio e accrescere la cultura marinara, ma anche aumentarne la tiratura con un coinvolgimento maggiore dell'equipaggio della rivista: i lettori.

Rivolgo ai soci delle sezioni, e non solo, un invito ad una fattiva collaborazione operando con un approccio più comunicativo con la rivista, fornendo contributi di testi, notizie, opinioni e immagini. Sarò grato a tutti coloro i quali mi faranno pervenire il loro parere e consiglio per navigare

sulla giusta rotta.

Un ringraziamento speciale va all'ammiraglio Paolo Bembo, per aver contribuito a rafforzare nel tempo la funzione divulgativa della rivista, per la sua competenza e professionalità e per le pillole di saggezza che mi ha travasato della sua esperienza alla direzione della rivista.

Non mi resta che augurarvi buona lettura e formularvi i migliori auguri di buon anno.

Ad maiora semper. Buon vento.



di Donato Marzano

Buon anno a tutti noi. Il 2022 è iniziato con la quarta ondata Covid e con il manifestarsi di nuove varianti ma al contempo la difesa rappresentata dai vaccini, dalle cure e dalle procedure di contenimento del virus stanno limitando gli effetti più negativi dal punto di vista sanitario: per i prossimi mesi dovremo continuare a convivere con il virus mediando la condotta di attività quotidiane con le attenzioni a limitare il contagio. Credo sia questo l'orizzonte dei prossimi mesi e forse dei prossimi anni. Il 2022 in LNI si preannuncia come un anno cruciale anche per altre sfide, oltre alla convivenza con il Covid. Partendo dai buoni risultati ottenuti nel 2021 in termini di crescita decisa del numero di soci, circa 5000 in più rispetto al 2020 e con una inversione di tendenza rispetto alla sistematica diminuzione degli ultimi 5 anni e di una maggiore visibilità e credibilità a livello istituzionale, sociale e sportivo è necessario ora realizzare una revisione della nostra organizzazione a livello centrale e periferico per assolvere ancora meglio missione e compiti della Lega Navale Italiana ovvero cultura del mare, avviamento allo sport per tutti, nautica solidale, inclusiva, protezione dell'ambiente marino. Quanto precede anche per poterci confrontare alla pari con organizzazioni pubbliche e private ben strutturate ed affrontare al meglio i problemi di comune interesse che da tempo ci assillano come il rinnovo delle concessioni demaniali, le agevolazioni fiscali e ASD, il riconoscimento dei CIN, la revisione del diporto e della forma-



Attività di raccolta plastica in acqua a cura della LNI Camogli.

zione.

Parlando di novità, il 2022 inizia con alcuni avvicendamenti tra i diretti collaboratori della Presidenza Nazionale che rientrano in una naturale rotazione degli incarichi, necessaria in tutte le organizzazioni per evitare il rischio di regni personali e per portare idee nuove.

Nella direzione della nostra rivista il dott. Antonio Cosentino sostituisce l'amm. Paolo Bembo che l'ha diretta con capacità e passione per oltre 10 anni e che ringrazio per il suo lavoro. Il nuovo Direttore viene da un pregresso di grande spessore professionale quale giornalista pub-

Il gruppo voga della LNI contro i tumori al seno.



blicista che ha guidato a lungo il *Notiziario della Marina* e sono convinto darà il suo apporto fondamentale per far progredire ulteriormente in qualità e diffusione la rivista della LNI. Come ho affermato in diverse occasioni considero il nostro periodico un importante "asset" di informazione e divulgazione della cultura del mare e dei nostri valori che per essere sempre interessante ed efficace ha bisogno del supporto di Presidenti e Soci quali articolisti ed al tempo lettori e diffusori/sponsor. Ricordo, tra l'altro, che la disponibilità cartacea a casa o in ufficio è possibile per tutti i Soci o interessati con un minimo contributo di 5 euro per sovvenzionare parte delle sole spese di spedizione. Nella squadra dei Delegati Regionali, fondamentali per la vita della LNI ed il cui ruolo assume sempre maggiore valenza per l'opera di raccordo, coordinamento e controllo delle attività e dei progetti delle strutture periferiche, hanno fatto il loro ingresso l'amm. Roberto Camerini per la Liguria, che fa da poco area territoriale a sé, e la dott.ssa Francesca Zei per la Campania-Basilicata, che avvicina il gen. Gagliardo. Si tratta

di due soci capaci, seri ed appassionati della LNI, che godono della mia fiducia e che già si stanno muo-



Partiamo in flotta, imbarcazioni con i ragazzi della Sezione di Genova Quinto.

vendo bene sul territorio. A tutti benvenuti a bordo! Antonio Gagliardo continuerà a supportarmi con concretezza, saggezza ed esperienza, rimanendo una figura di riferimento della Associazione che ringrazio con stima e affetto per quello che ha fatto e continuerà a fare. Uniti, convinti, concreti dobbiamo ora consolidare i buoni risultati ottenuti nel 2021, organizzare meglio PN e strutture periferiche, concentrarci sul valore aggiunto dello spirito di servizio che caratterizza la missione della LNI e riprenderci ruolo e considerazione che la nostra Associazione storicamente ha sempre avuto. Una bella sfida ma alla nostra portata.

Le navi portacontainer RoRo

L'importanza della marittimità

*di Maurizio Caldera **

A caricare una nave con le merci da portare oltremare ai tempi dei velieri provvedevano decine di facchini (a Genova i celebrati “camalli”) che salivano la passerella con un sacco sulle spalle e, uno alla volta, riempivano la stiva. Successivamente picchi (o bighi) di carico venivano impiegati per spostare gruppi di sacchi dalla banchina fino a bordo, sistemi che sono durati fino agli anni 50. Nel frattempo la seconda guerra mondiale aveva trovato la so-





In un ideale raffronto fra il trasporto su gomma e quello via mare chi vincerebbe in termini economici? I vantaggi sono tutti a favore delle navi. Calcoli alla mano il costo del trasporto via mare, infatti, è quasi 17 volte inferiore a quello via terra.

luzione adottata ancora oggi per imbarcare e sbarcare truppe, autocarri e mezzi corazzati: la U.S. Navy, Marina degli Stati Uniti, usò degli LCT (Long Chase Trading) per lo sbarco ad Anzio come per il ben più imponente D-Day della Normandia. Erano piccole navi in grado di arrivare fino a terra e abbassare la sponda sbarcando truppe e veicoli; oggi diremmo come fanno i traghetti, ma in quegli anni ancora non si immaginava dove sarebbe arrivata la tecnologia.

L'origine delle moderne navi Ro-Ro (Roll on/Roll off) però risale a più di un secolo e mezzo indietro nel tempo, accavallandosi ai vecchi sistemi di carico e scarico per le navi. Uno degli esempi storici è il traghetto scozzese *Firth of Forth*, entrato in servizio nel 1851 per trasbordare da una riva all'altra del fiume i treni a vapore.

Le navi Ro-Ro sono, insomma, riconducibili ad un tipo di traghetto progettato per trasportare carichi su ruote come automobili, autocarri oppure vagoni ferroviari. Sono caratterizzate da scivoli che consentono alle vetture di salire (roll on) o scendere (roll off) sulle proprie ruote quando la nave è in

La nave Ibrida Ro-Ro Eco Valencia della Grimaldi.

porto. Generalmente sono dotate di più ponti garage collegati con rampe d'accesso e/o montacarichi. Fra i tipi di navi Ro/Ro rientrano traghetti, Ro-Pax (in grado di effettuare anche trasporto passeggeri), Ro-Con (Rotabili+containers), chiatte, navi convenzionali con rampa poppiera, PCC (Pure Car Carriers) e PCTC (Pure Car and Truck Carriers). Queste due ultime categorie rappresentano il principale metodo di trasporto automobili (e mezzi pesanti da cantiere) su rotte oceaniche, trasportando una media di 5000 automobili, suddivise su 12 ponti interni. Mentre sulle navi mercantili il carico è normalmente misurato in tonnellate, sulle Ro-Ro si adotta il sistema LIMs (Lanes in meters, corsia per metro lineare).

Ma in un ideale raffronto fra il trasporto su gomma e quello via mare chi vincerebbe in termini economici? I vantaggi sono tutti a favore delle navi. Calcoli alla mano il costo del trasporto via mare, infatti, è quasi 17 volte inferiore a quello via terra.

E l'evoluzione continua con l'arrivo di navi a propulsione ibrida come la *Eco Savona* della flotta Grimaldi: realizzata in Cina, è la quarta delle dodici unità Ro-Ro ibride della serie Grimaldi Green di quinta generazione. La *Eco Savona* batte bandiera italiana ed è la nave Ro-Ro più grande e sostenibile al mondo. Lunga 238 metri e larga 34 metri, ha una stazza lorda di 67 311 tonnellate e una velocità di crociera di 20,8 nodi. La nave può trasportare 7800 metri lineari di merci rota-





A sinistra: la nave La Superba; sopra: la Maria Grazia Onorato, del Gruppo Onorato.

bili, pari a circa 500 trailer e 180 automobili. La rampa di accesso a poppa permette di caricare unità con un peso fino a 150 tonnellate. I consumi sono ottimizzati da tecnologie innovative e durante la sosta in banchina azzerano le emissioni utilizzando l'energia elettrica immagazzinata da mega batterie al litio. La Eco Savona viene impiegata sulle rotte fra Livorno e Savona con la Spagna (Barcellona e Valencia), come le gemelle Eco Valencia tra Barcellona e Livorno.

Il Gruppo Onorato, a sua volta, ha varato la Maria Grazia Onorato (così chiamata in onore della madre dell'armatore), dai cantieri tedeschi Flensburger. Con i suoi 209 metri di lunghezza e 4200 metri lineari di capacità di carico, la nuova nave del Gruppo toscano ha dipinto sulle fiancate il motto: "Onorato per i marittimi italiani", una prova che Vincenzo Onorato, a capo del Gruppo che porta il suo nome, crede nel settore specifico delle Ro-Ro. "Inizialmente abbiamo impiegato navi da 2500 metri lineari, ma erano troppo piccole" - ha specificato l'armatore - "allora le abbiamo sostituite con unità da 3500 metri lineari, ma siamo talmente pieni di carichi che c'è spazio per una ulteriore crescita, quindi impiegheremo queste nuove e più capienti navi per servire le rotte mediterranee".

A questa situazione il porto di Venezia si allinea configurando le banchine dedicate al nuovo Terminal delle Autostrade del Mare, in funzione da giugno 2014 a Fusina, con una propria piattaforma logistica collegata alla rete ferroviaria che può servire fino a 1200 traghetti all'anno.

* giornalista freelance

BLUE ECONOMY, un'occasione per l'Italia

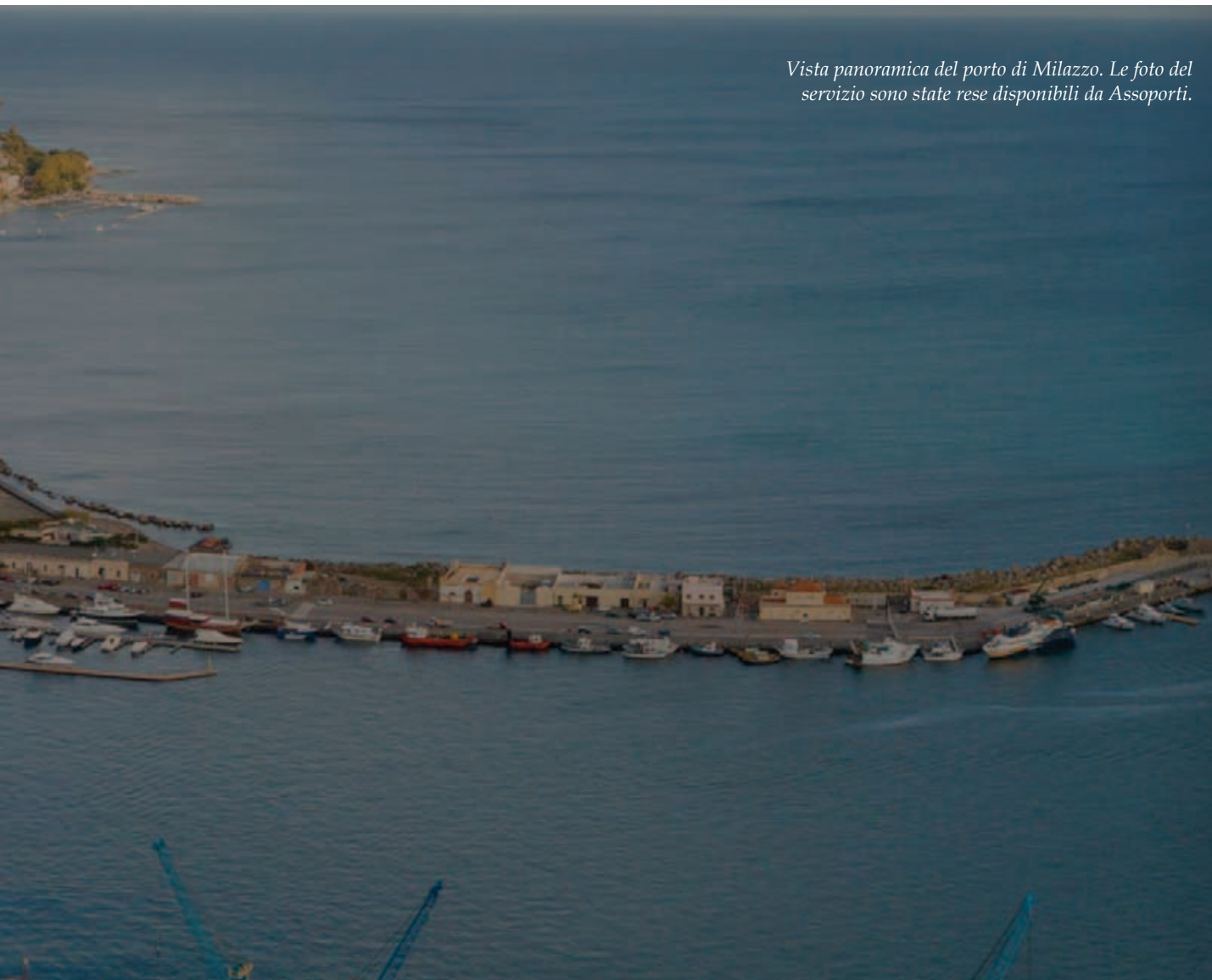


di Elisabetta Gramolini *

Nel 2010 Gunter Pauli dava alle stampe *The Blue Economy: 10 years, 100 Innovations. 100 Million Jobs*, in breve divenuto un best seller. Il libro dell'imprenditore di Anversa non faceva altro che dare un nome a ciò che già esisteva da tempo: un filone di studi sull'economia legata al mare, anche se la definizione in questi termini sarebbe riduttiva. La blue economy ha infatti l'intento di sfruttare le innovazioni tecnologiche che prendono spunto dalla natura per generare profitti in ottica sostenibile per l'ambiente e le società. Un esempio? Lo sviluppo di energie rinnovabili

*Dopo i colpi inferti dalla pandemia
il settore riparte.
Crescono le attese anche per i porti.*

Vista panoramica del porto di Milazzo. Le foto del servizio sono state rese disponibili da Assoport.



ESEMPI dalla NATURA

A volte si lega il settore blu agli studi di biomimesi, cioè a quel filone di studio dei meccanismi o fenomeni presenti in natura che possono essere applicati per inventare nuove tecnologie utili all'uomo. «Nella blue economy» – spiega Mancini – «si fa riferimento alla bio-economia blu e alla biotecnologia. Anche se “catalogati” come settori emergenti, in molti Paesi l'uso di alghe, funghi, spugne, batteri che si trovano in ambiente marino è già al centro delle politiche nazionali di innovazione e ricerca. Le potenzialità in termini di mercato così come di sostenibilità (ad esempio in acquacoltura) sono enormi». Sulla sostenibilità della blue economy l'esperto aggiunge: «Ci sono diverse definizioni della blue economy, ma tutti indicano nella sua “natura” sostenibile il suo punto di forza. La blue economy è tale solo se ha un approccio circolare a basso inquinamento, efficiente sotto il profilo delle risorse e basata su modelli di consumo e produzione sostenibili in grado di generare valore economico e occupazione riducendo rischi ambientali e scarsità ecologiche».

prodotte in mare, cioè *offshore*, con l'obiettivo di rendere più ecologici i trasporti marittimi e i porti. Nella comunicazione pubblicata sul tema, lo scorso 17 maggio, la Commissione europea ha rinnovato l'ambizione di ridurre le emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento rispetto ai livelli del 1990 entro il 2030 e conseguire la neutralità climatica entro il 2050. In particolare la Commissione ha indicato il traguardo del 2050, entro il quale le energie rinnovabili *offshore* potrebbero generare un quarto dell'energia elettrica dell'Ue, «principalmente (ma non solo)» – si legge nel

documento – «attraverso l'energia eolica offshore. Un mix energetico sostenibile negli oceani dovrebbe comprendere (oltre alle turbine eoliche offshore fissate al fondale) i parchi eolici galleggianti, l'energia termica e l'energia del moto ondoso e delle maree, tutte tecnologie emergenti che dovrebbero raggiungere la fase commerciale entro dieci anni».

Prima della pandemia, secondo i dati raccolti da Eurostat ed elaborati dalla Commissione, le persone impiegate nella blue economy erano almeno 4,5 milioni nella sola Europa. Il

Il porto di Ancona.





Il porto turistico di Olbia.

comparto generava ben 650 miliardi di euro di fatturato e 176 miliardi di euro di valore aggiunto lordo, con un utile lordo 68 miliardi di euro. La voce più rilevante in Italia, vale a dire il turismo costiero, dava lavoro a oltre 390 mila persone e generava circa 19,7 miliardi di euro di valore aggiunto al Pil nazionale. Ma oggi? Quali colpi ha ricevuto il settore inferti dalla pandemia?

Prova a rispondere Raffaele Mancini, esperto di Blue Economy in progetti ed organizzazioni euro mediterranee: «Gli effetti sono stati devastanti su diversi settori economici che sono parte della blue economy. In particolare, il turismo, nel quale includo il crocieristico, ha avuto un crollo verticale spazzando via piccole e medie imprese e bruciando centinaia di migliaia di posti di lavoro in tutta Europa e nei Paesi del Mediterraneo. Ovviamente, gli effetti sulle economie nazionali sono stati diversi a seconda della capacità di resilienza di ciascuna». Ottimista però è l'Associazione dei porti italiani (Assoport), che nei primi nove mesi del 2021 ha registrato un recupero dei livelli precedenti la crisi nella movimentazione di merci e passeggeri e vede nel 2022 un momento di crescita significativa.

Del resto, sempre nel documento della Commissione europea della scorsa primavera, i porti sono cruciali e potrebbero essere utiliz-

zati come hub energetici, liberi dall'energia fossile. Anche in Italia, si è a lavoro per la conversione: «Il futuro» – sostiene Mancini – «è nella elettrificazione (cold-ironing) dei porti, che al momento riguarda circa 40 porti italiani, così come nella autosufficienza energetica che i porti devono perseguire attraverso l'installazione di fonti d'energia rinnovabile, tecniche led (illuminazione) o soluzioni di smart mobility (macchine elettriche)». Va detto che l'elettrificazione delle imbarcazioni ha un costo così come quello delle infrastrutture. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) può correre in aiuto anche per questo settore. «La missione numero 2 del Pnrr, intitolata "Rivoluzione verde e transizione ecologica", è quella che contiene i dettagli del piano in merito alla transizione ecologica e per la quale sono destinati quasi 60 dei circa 235 miliardi totali previsti», ricorda Mancini. «Le attese sono molte. Nel caso delle imbarcazioni, l'elettrificazione dovrebbe essere l'obiettivo ultimo anche se sembra non sarà possibile senza passare per un periodo di transizione dominato dal cosiddetto LNG (gas naturale liquefatto), che comunque non può e non deve essere la soluzione. Grosse speranze sono riposte nell'idrogeno verde».

* giornalista

Energia elettrica dal mare: impianti eolici su piattaforme galleggianti.

Mare ed economia Mare ed economia Mare ed economia

*La Lega Navale persegue
da oltre 120 anni sostenibilità e
sfruttamento consapevole del mare,
insegnando a rispettare e tutelare
l'ambiente e le acque interne,
favorendo la ricerca e la protezione ambientale.*



di Alessandro Lentini *

È di questi giorni la notizia che il costo dell'energia tradizionale, elettricità e gas, salirà e continuerà a farlo anche nei primi mesi dell'anno. Questo succede per due motivi principali che incidono più di tutti gli altri sul prezzo: il costo della materia prima e i permessi per produrre anidride carbonica.

Mentre è di facile comprensione come l'aumento dei prezzi di gas e combustibili derivanti dal petrolio facciano aumentare di conseguenza anche l'energia prodotta utilizzando quelle materie prime, meno nota è l'autorizzazione alla produzione di anidride carbonica.

Il sistema esiste da 15 anni, regolato dalla Commissione Europea, e ha l'obiettivo di ridurre la produzione di gas inquinanti come l'anidride carbonica, responsabili del riscaldamento globale. La quantità di questi permessi viene ridotta periodicamente, per spingere ed incentivare il

passaggio a produzioni sostenibili. Diminuendo i permessi, il prezzo, inevitabilmente, aumenta costringendo le società produttrici di energia a scaricarne i costi nelle bollette.

Il passaggio alle fonti d'energia rinnovabili è una delle soluzioni praticabili, per abbassare sia i prezzi di produzione dell'energia, sia per abbattere i costi dei permessi per la produzione di CO2.

Tra le fonti d'energia rinnovabile più usate in Italia c'è sicuramente l'eolico, sistema che utilizza la forza del vento tramite pale eoliche: secondo le stime di Terna (società italiana operatrice delle reti di trasmissione dell'energia elettrica) alla fine del 2019 risultano installati in Italia 5644 impianti eolici a terra.

Il Governo italiano, tramite il Ministero per la Transizione Ecologica (MITE), ha deciso di puntare anche sull'eolico galleggiante, con turbine eoliche in mare, presentando lo scorso giugno una manifestazione d'interesse rivolta a chi è in grado di proporre tali innovazioni tecnologiche. Sono 64 le manifestazioni d'interesse pervenute, come da una nota dello stesso Ministero, di cui 55 da parte di imprese o associazioni di imprese, 3 da parte di associazioni quali WWF, Legambiente, Greenpeace e 7 da altri enti.

I progetti sono distribuiti in gran parte al largo di Sicilia e Sardegna (oltre 20), più di dieci lungo la costa adriatica e il resto tra lo Ionio e il Tirreno e sarebbero posizionati sufficientemente al largo evitando di imbruttire le nostre coste.

L'eolico galleggiante è una tecnologia innovativa che permetterebbe di raggiungere gli obiettivi internazionali ed europei di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, oltre a contenere i prezzi delle bollette e a salvaguardare l'ambiente: un mix quindi tra sostenibilità e sfruttamento consapevole del mare che anche la Lega Navale persegue da oltre 100 anni, insegnando a rispettare e tutelare l'ambiente e le acque interne, favorendo la ricerca e la protezione ambientale, spingendo verso una collaborazione virtuosa tra chi opera sul mare e chi studia come proteggerlo.

* scrittore freelance.



buon compleanno, nave ITALIA

*Quindici anni di navigazione, ma con una rotta fissa:
favorire l'inclusione dei più fragili.*



di Anita Fiaschetti *

Era il 15 gennaio 2007 quando a Genova la Marina Militare, in collaborazione con lo Yacht Club Italiano, costituì la Fondazione Tender to Nave Italia con l'obiettivo di promuovere la cultura del mare e della navigazione come strumenti di educazione, riabilitazione e inclusione sociale. Una nave speciale: un brigantino di sessantuno metri di lunghezza e 1300 metri quadri di superficie velica, il veliero più grande al mondo nella sua categoria e attualmente in servizio attivo di navigazione, capace di alloggiare fino a ventidue ospiti oltre all'equipaggio, di solito costituito da ventuno militari. A rendere questa nave unica è la presenza dei suoi ospiti: persone con disabilità o con problemi di disagio sociale o di salute mentale che qui realizzano progetti di ricerca, formazione e terapia.

La terapia dell'avventura. 43000 le miglia nautiche percorse in questi quindici anni, oltre 300 i progetti realizzati, di cui 4 in-

Nave Italia, ma non solo. La disabilità, l'inclusione sociale e la promozione delle attività sportive in acqua sono infatti alcune delle prerogative anche della Lega Navale Italiana.

Nave Italia accoglie ogni anno giovani marinai speciali offrendo loro un'esperienza di vita unica.



ternazionali, grazie anche al supporto di 1600 operatori e a beneficio di oltre 5300 giovani. Unico il filo conduttore: considerare ogni forma di diversità come un fattore di arricchimento reciproco. Il mare vissuto su Nave *Italia* ha un effetto terapeutico: l'obiettivo è quello di mettere a contatto con gli elementi naturali le persone con disabilità o disturbi, considerandole però equipaggio una volta a bordo. La non presenza dei genitori le fa sentire libere, le rende maggiormente autonome e coinvolte in tutte le attività, aumentando la loro autostima. Nei cinque giorni che ciascun gruppo trascorre a bordo, infatti, sono diverse le attività che svolge: dalla manovra alle vele a quella del timone, dal laboratorio nodi alla salita a riva. Una terapia, quella dell'avventura, che nel tempo si è rivelata efficace per elevare il benessere dei beneficiari. E allora ecco che un ragazzo con sindrome di autismo riesce, grazie alla dedizione e alla pazienza





Nave *Italia*, ma non solo. La disabilità e l'inclusione sociale sono infatti prerogativa anche della Lega Navale Italiana. La promozione delle attività sportive "in acqua" senza limiti di età e con particolare attenzione alle categorie sociali più fragili e alle persone con disabilità rappresenta una delle principali aree di attività dell'Ente istituzionale, come ha ricordato qualche tempo fa il Presidente della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano, che ha affermato: *"L'attenzione e le iniziative rivolte alla disabilità e all'inclusione sociale sono una missione che la Lega Navale Italiana porta avanti con la passione e lo spirito di servizio dei suoi soci, i quali credono nella centralità del mare come moltiplicatore di potenza dell'economia del Paese e al tempo stesso come maestro di vita"*. Il tempo per favorire l'inclusione dei più fragili è ormai arrivato, spetta a noi mollare gli ormeggi!



del personale, a scendere le scale per andare in cabina, cosa impensabile appena salito a bordo, o ancora la bambina ipovedente che, dopo il pianto delle prime ore perché lontana dai genitori, è felice di essere in nave.

L'importanza dell'inclusione. "È così che dovrebbe essere a scuola, nessuno che ti giudica, nessuno che ti fa sentire una incapace". "Qua mi hanno aiutato tutti: il nostromo, il direttore di macchina, i nocchieri, come se io fossi normale, e forse lo sono!". "Qui su Nave Italia ho fatto nuove amicizie, nuove esperienze e sono riuscito a superare varie mie paure, come il mare e la paura delle altezze con la salita



a riva!". Queste sono solo alcune delle frasi lasciate dagli ospiti di Nave *Italia* dopo la loro esperienza a bordo: frasi forti, che fanno riflettere. Sul brigantino viene trasmesso l'amore per il mare e per la navigazione a vela; vengono alimentati valori fondamentali come l'importanza del gruppo, dell'agire sempre in supporto degli altri, del non lasciare mai nessuno indietro. L'attività favorisce l'inclusione: i ragazzi imparano a conoscersi, nascono amicizie sia tra di loro sia tra loro e l'equipaggio.

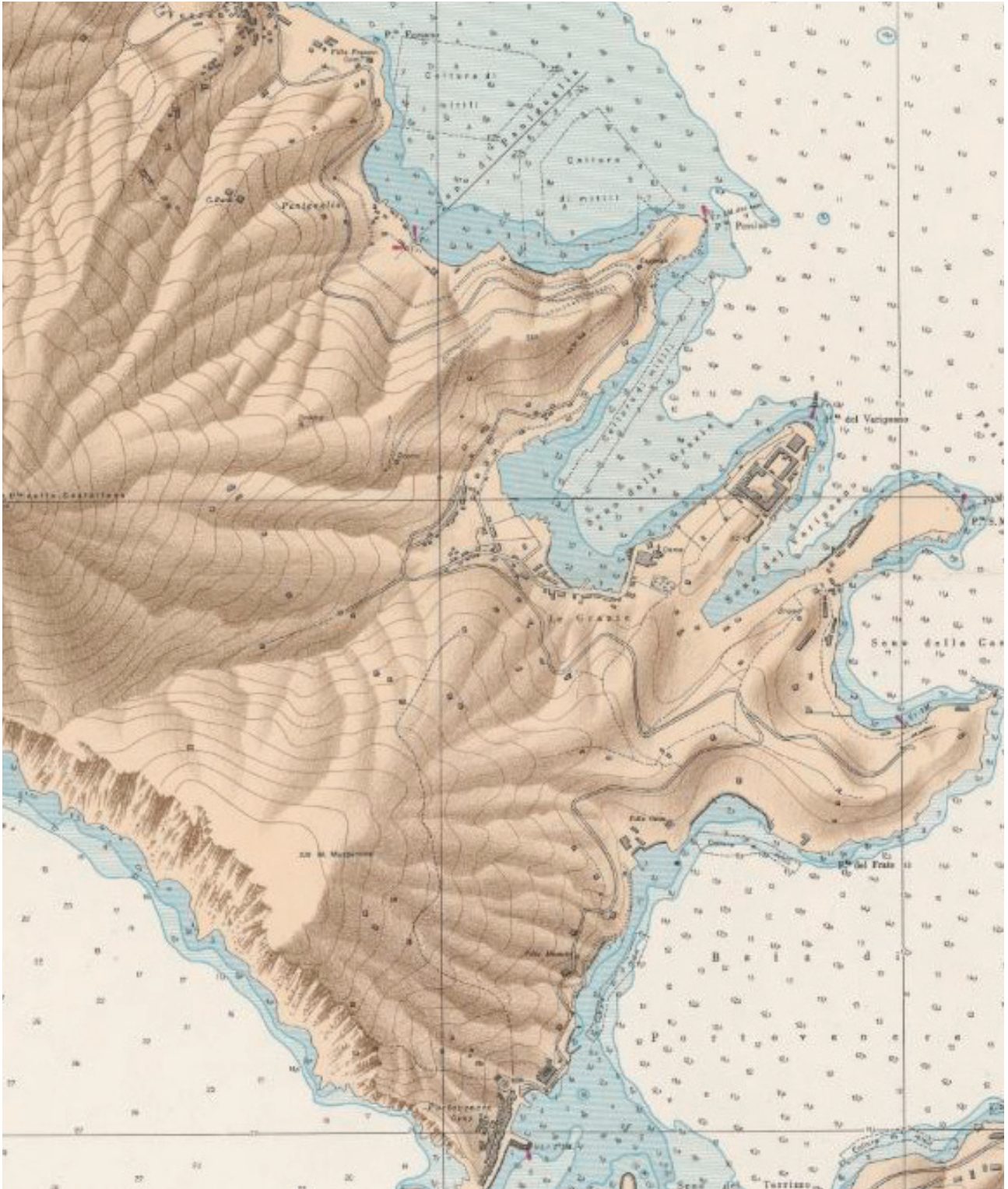
Il metodo Nave *Italia* funziona. A esprimere il plauso per la proficua collaborazione tra la Marina Militare e lo Yacht Club Italiano vi è anche il sottosegretario di stato alla Difesa, senatrice Stefania Pucciarelli, che in occasione dell'anniversario

ha dichiarato: "Da donna dell'Istituzione Difesa e da cittadina esprimo vivissima riconoscenza a tutti i professionisti e volontari coinvolti in questo quindicennio; con un particolare pensiero alla Marina Militare, il cui contributo abilitante al progetto si qualifica nelle garanzie date dalla sua intrinseca e capillare cultura organizzativa e dalla 'operatività in sicurezza', quanto mai fondamentali nell'affrontare con la dovuta competenza questa peculiare tipologia di impegno educativo, formativo e terapeutico. Il metodo Nave *Italia* funziona, divenendo negli anni modello di efficacia nella terapia dedicata a disabilità e disagio".

* giornalista

ACCELERATING
TECHNOLOGY
EVOLUTION

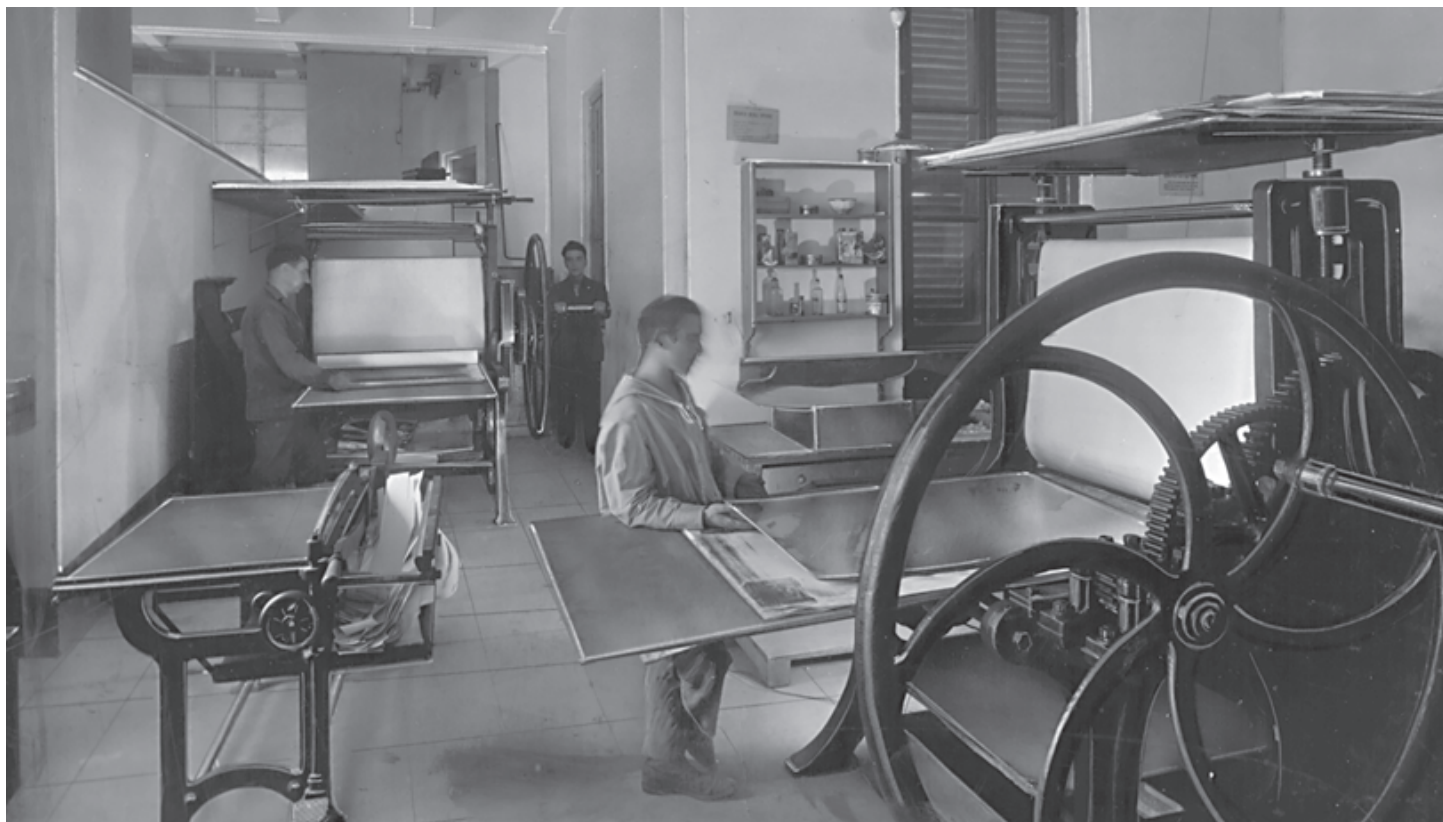
LA CARTA NAUTICA: dalle origini ad oggi



Non vi è navigazione sicura senza carta nautica. Strumento indispensabile affinché vi sia la pianificazione della rotta con un'attenta disamina dei fattori favorevoli ed avversi (studio dei fondali, delle coste, delle maree, dei venti, dei fari). Fondamentale è saperla interpretare, pena la navigazione, dalla progettazione alla condotta. Unitamente alle pubblicazioni nautiche ufficiali, la carta nautica costituisce la documentazione nautica, presente a bordo di tutte le navi. Costantemente aggiornata, in Italia è prodotta dall'Istituto Idrografico della Marina, Organo cartografico dello Stato che dal 2006 edita cartografia da diporto. L'Italia, per la sua posizione centrale nel Mediterraneo, è la pioniera di questa disciplina. La Carta Pisana, anonima, non datata, ad oggi, è la più antica carta nautica. Estremamente precisa nella realizzazione, fu denominata

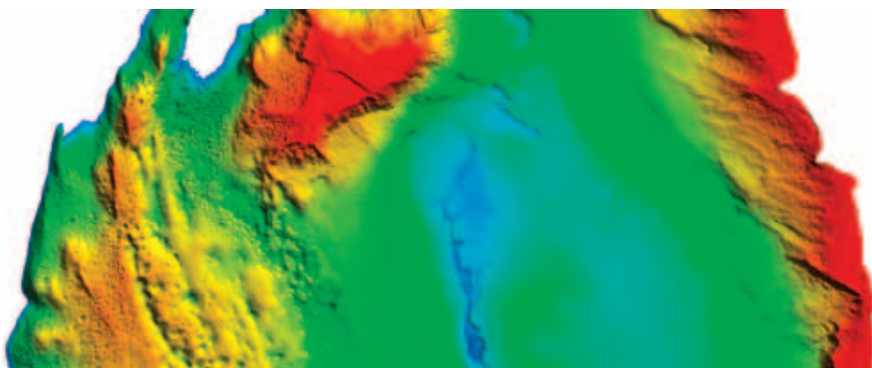
*La conditio sine qua non della navigazione nasce dalla cartografia.
La terra e il mare sotto forma di simboli, linee e colori.*

Officina calcografica.

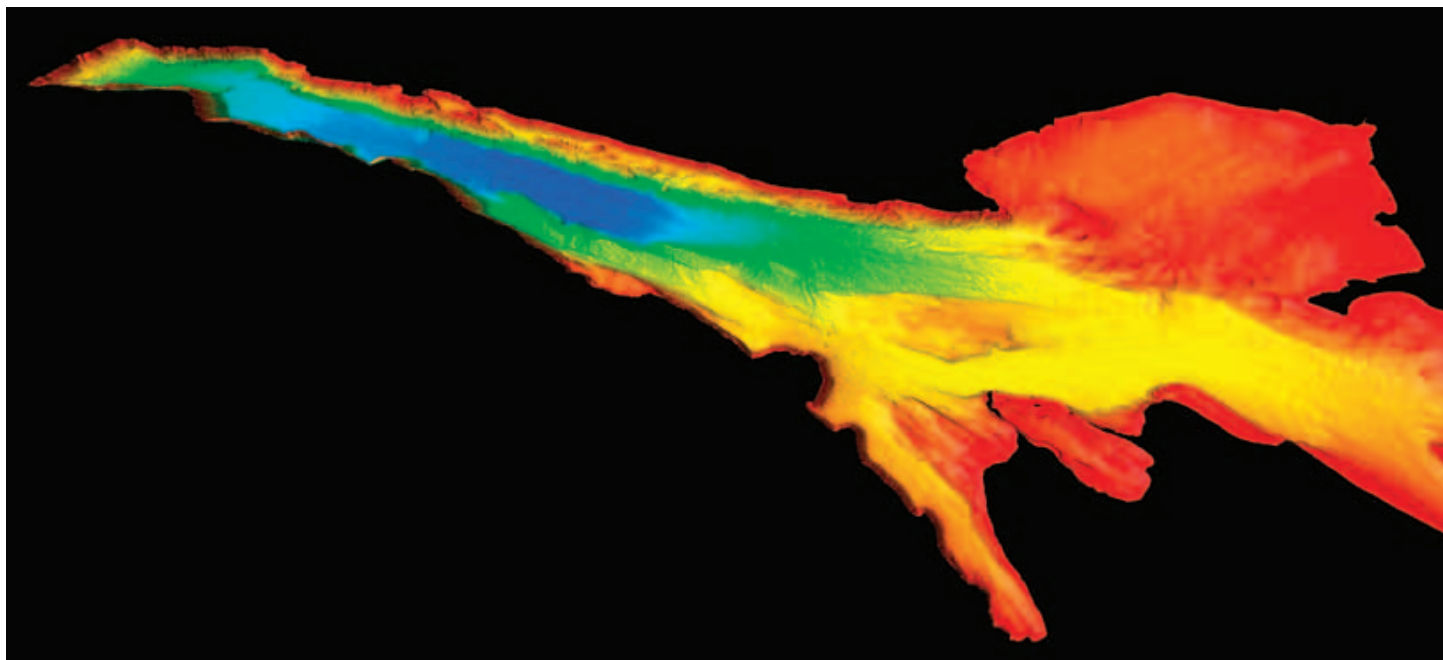


così perché rinvenuta a Pisa e confluita, successivamente, nella a Parigi. Perché sia nata l'idea di mettere su carta, attraverso il disegno, gli elementi acqua e terra per raggiungere una meta non è noto ma quel che si sa è che tutto risale a molto prima dell'invenzione della scrittura. Né fenici, né greci, né romani, pur essendo popoli di conquistatori, sembra che abbiano avuto l'esigenza di produrre carte nautiche. Varie tesi sono state sviluppate. Si pensa che siano state tracciate e, probabilmente, perdute durante naufragi, oppure, che siano state disperse perché non considerate rilevanti. Quel che è certo, è che mille anni prima di Cristo, in Cina, ogni principato tracciava carte nelle quali si riportavano i propri domini. Trattati precisi che evidenziano uno studio minuzioso delle città e dei corsi d'acqua attraverso misura-

zioni, uso di simboli e legende stilizzate. In Egitto, invece, sono state ritrovate tavolette che riportano le strutture delle città. L'assioma è che si parte dalla geodesia, ovvero lo studio della terra, delle sue criticità e opportunità. Questi studi scientifici, tradotti negli anni in carte nautiche, devono essere universalmente interpretabili. Difatti, l'*International Hydrographic Organization* si adopera per standardizzare le rappresentazioni cartografiche, affinché siano fruibili da tutti i naviganti indipendentemente dalle origini. Inizialmente edite con la rotativa, le carte nautiche moderne, realizzate, invece, con la stampa laser, sono di più facile interpretazione rispetto a quelle del passato. La policromia è il primo elemento che fa la differenza. La presenza di molteplici colori è fondamentale per diversificare gli aspetti



Due viste dalla faglia del lago di Sirmione, Punta San Vigilio.



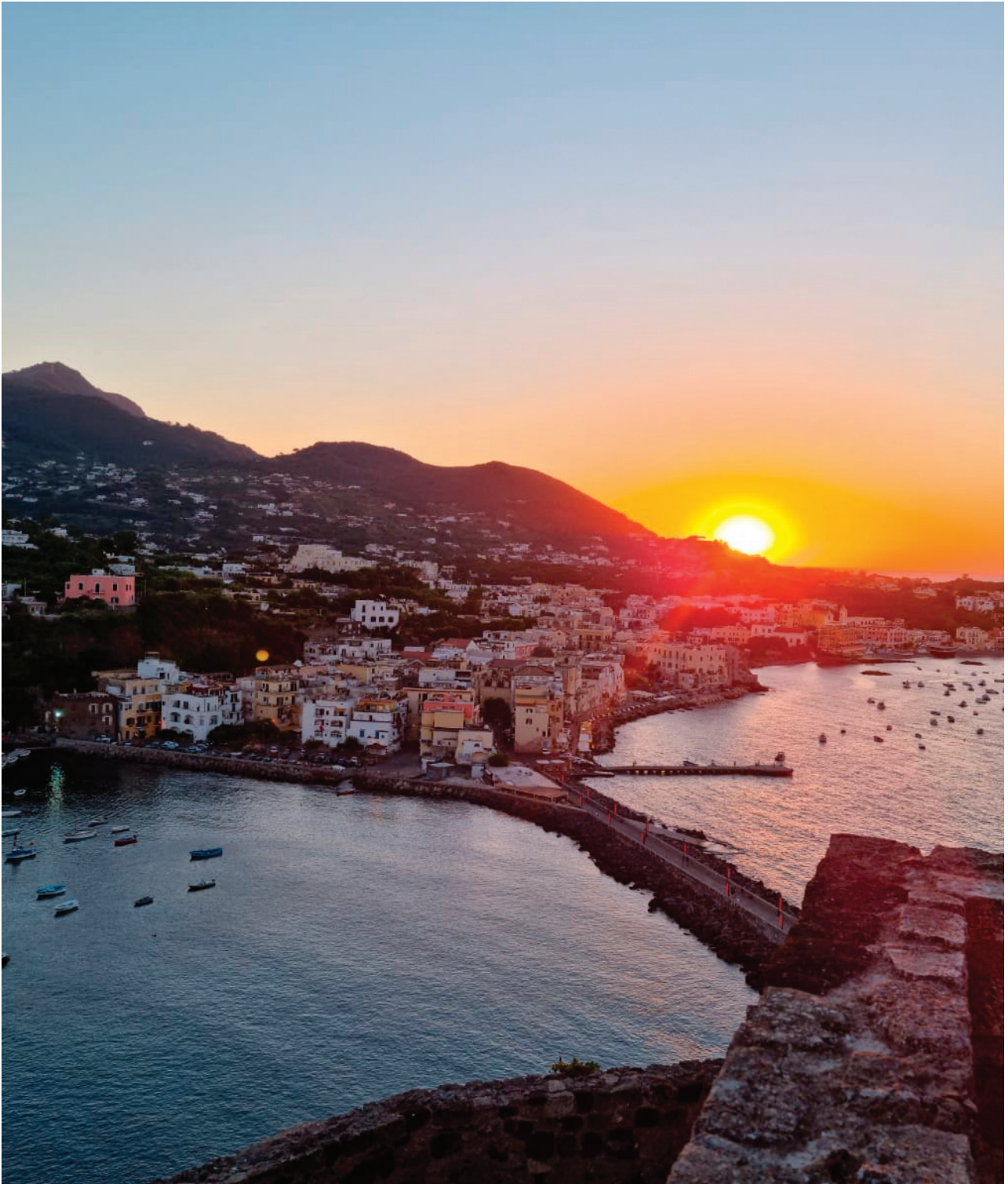


*La sede dell'Istituto
Idrografico della
Marina.*

della terra e del mare e per definire le varie classi di informazioni, che non vuol dire identificare con certezza tutti i pericoli presenti. Quattro i colori riportati sulle carte (il bistro, non presente su tutte le carte, è una particolare retinatura della tinta terra). Tinta terra, per rappresentare l'estensione delle terre emerse che ricadono nell'area geografica coperta dalla carta in esame; bistro, per riportare la topografia interna (orografia e costruzioni) ed eventuali nomi riportati sul portolano; tinta mare, per delimitare le zone il cui fondale è al di sotto del valore di sicurezza. In questo caso, si utilizza anche un bordino che definisce la zona di sicurezza, ovvero zone sulle quali bisogna porre particolare attenzione perché potrebbero esserci pericoli come scogli affioranti o relitti, segnalati, però, con apposito simbolismo; magenta per le informazioni di carattere particolare o generale, sia nel titolo che a margine della carta; nero per gli elementi cartografici più importanti: caratteristiche geodetiche della carta, simbologia (in particolare quella relativa a eventuali pericoli), toponimi riportati sul portolano, fondali, linea di costa, qualità di fondo. Riconosciuti a livello internazionale, importanti sono anche i simboli che segnalano piccole e grandi presenze. Ovunque sono riportati anche longitudine, latitudine, declinazione magnetica, linee batimetriche e segnalamenti. Le carte nautiche, oggi anche elettroniche (ENC), si classificano in: oceaniche, generali, costiere, piani nautici. Un'evoluzione che si perde nei millenni ma che oggi costituisce una certezza per i naviganti.

* giornalista

Un'immersione nelle Aree marine protette italiane



Sin dal tempo degli antichi Romani il Mediterraneo, *Mare Nostrum*, dal quale siamo bagnati per ben due terzi e che rappresenta per noi un capitale naturale preziosissimo, dal punto di vista culturale, ma anche economico, è uno dei mari più ricchi al mondo per biodiversità, sia del paesaggio emerso sia di quello sommerso. Eppure, pesca illegale e irrazionale, specie aliene introdotte, reti abbandonate che continuano a intrappolare i pesci, sversamenti di plastiche, microplastiche e inquinanti di ogni genere, sono soltanto alcuni esempi delle tante e pericolose interazioni dell'uomo con il mare che stanno provocando il continuo depauperamento dei nostri ambienti marini. Questa ricchezza deve essere preservata, con mezzi e strategie adeguati. Insieme con un importante cambiamento culturale e di sensibilità al tema da parte degli stessi cittadini fruitori, negli anni anche la normativa ha fatto passi importanti per la tutela della biodiversità. In Italia per la prima volta abbiamo visto introdotto il concetto di inquinamento marino negli anni

Quello alla scoperta delle Aree marine protette è un viaggio affascinante tra scienza, archeologia, storia e a volte anche mito, in paesaggi mozzafiato, dove dimorano specie animali e vegetali sorprendenti, sia sopra sia sotto la superficie del mare.

A sinistra: Ischia, panorama dal Castello Aragonese; sotto: vegetazione dunale (Abruzzo).



Ottanta del secolo scorso e, grazie alla legge 979 del 31 dicembre 1982 "Disposizioni per la difesa del mare", sono state concepite le Aree marine protette, cioè ambienti marini da tutelare, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche – con particolare riguardo alla flora e alla fauna – e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono.

La norma prevedeva inizialmente l'istituzione di 20 Aree marine protette, distribuite in maniera uniforme sul territorio nazionale. Negli anni successivi se ne sono via via aggiunte altre, che vengono istituite con decreto del Ministero della Transizione ecologica e affidate a un ente gestore, fino ad arrivare alle attuali 29. Inoltre, nel 2002 sono stati creati in Campania i parchi archeologici sommersi di Gaiola (Napoli) e Baia (Bacoli e Pozzuoli). Al conteggio si aggiunge il Santuario Pelagos per la protezione dei mammiferi marini, che si estende su una superficie di 87500 chilometri quadrati nel bacino corso-ligure-provenzale e coinvolge, oltre all'Italia, anche Francia e Principato di Mo-

naco. In questa area c'è un'eccezionale concentrazione di cetacei che vi hanno trovato un habitat ideale.

La maggior parte delle Aree marine protette si trova in Sardegna, Sicilia e Campania, per poi risalire lungo le coste fino a quella di Miramare, nel Golfo di Trieste. Il loro fine è la conservazione ambientale dell'area interessata e questa passa anche dalla corretta fruizione. Per questo motivo al loro interno vige un rigido regolamento che consente di porre un freno a tutte le attività pericolose per l'ecosistema. Non parliamo infatti di riserve chiuse ma di aree divise in zone a diverso grado di tutela denominate normalmente Zona A, Zona B e Zona C.

Le tre tipologie di zona sono delimitate da coordinate geografiche e nelle cartografie sono segnalate con diversi colori: rosso per la A, giallo per la B, azzurro per la C. La



Zona A, di riserva integrale, è interdetta a tutte le attività che possano arrecare danno o disturbo all'ambiente marino. Qui sono di prassi consentite unicamente le attività di ricerca scientifica e quelle di servizio. Nella Zona B, di riserva generale, sono spesso consentite la navigazione a remi, a vela, con motore elettrico, la balneazione e l'ormeggio nelle aree predisposte. Infine, nella Zona C, di riserva parziale, sono consentite e regolamentate, oltre a quanto già consentito nelle altre zone, le attività di fruizione e uso sostenibile del mare di modesto impatto ambientale.

Altrettanto importanti in queste aree sono il controllo e il contrasto agli illeciti ambientali, campo di azione delle Capitanerie di Porto, deputate a svolgere questa funzione sia relativamente agli aspetti di salvaguardia ambientale sia a quelli legati al traffico

marittimo, alle attività di pesca, al diporto e, più in generale, a tutto ciò che è connesso con le realtà locali interessate.

La promozione di uno sviluppo sostenibile delle Aree marine protette avviene anche attraverso la valorizzazione delle attività tradizionali, delle culture locali e del turismo ecocompatibile. Le Aree marine protette fanno anche attività di educazione ambientale, rivolta particolarmente, ma non esclusivamente, alle scuole, per sensibilizzare a partire dalle nuove generazioni. Tutti, infatti, tenendo comportamenti virtuosi, possiamo dare una grande mano nella salvaguardia della biodiversità dei nostri mari. Qualche esempio: evitare la dispersione di rifiuti plastici in mare, anzi partecipare alle campagne di pulizia, non raccogliere specie animali e vegetali protette, rispettare gli ambienti dunali non calpestandoli, ormeggiare negli appositi campi boe per non arrecare danno alle praterie di Posidonia oceanica, il vero polmone verde dei nostri meravigliosi fondali, nonché nursery per molte specie marine che rischiano l'estinzione.

* giornalista, caporedattore "Notiziario della Guardia Costiera".

Accanto a sinistra: il Verbasco del Gargano è una pianta endemica a rischio estinzione, tipica dell'ambiente dunale abruzzese. La troviamo infatti nell'Area marina protetta Torre del Cerrano, nelle cui dune nidifica, fra le altre specie, il Fratino, un piccolo trampoliere minacciato.

Nelle altre foto: Ischia, che insieme a Procida e Vivara forma l'Area marina protetta Regno di Nettuno, ha poche spiagge, mentre è ricca di scogliere a picco sul mare, calette e anfratti marini.



il MARE fonte di VITA

*Risorsa indispensabile per la sopravvivenza dell'uomo,
il mare è sempre più in pericolo*



Una catastrofe annunciata da anni si sta consumando sotto gli occhi consapevoli di tutti. Il mare sta morendo, soffocato, lentamente, dalla plastica. Per troppo tempo le istituzioni sono state ferme, e se la gravità della situazione è ormai evidente, la presa di coscienza la dobbiamo ad associazioni di volontari che da anni si battono perché il mare sia tutelato e da chi, come la LNI, lo vive quotidianamente. L'inquinamento da plastica è tale, ormai, da coinvolgere ogni specchio d'acqua, e non solo: è stato provato che è entrato a far parte della catena alimentare dell'uomo attraverso i pesci, che se ne nutrono scambiandolo per *plancton*. Per correre ai ripari ci sono solo due vie: eliminare il problema alla fonte riducendo la produzione di plastica, per sostituirla con materiali eco-compatibili; trovare il modo per eliminare il materiale inquinante dal mare. Ecco allora che oggetti di uso quotidiano, come posate monouso, cotton fioc e palloncini – per citare alcuni esempi – diventano una minaccia non più sostenibile. Occorre rivedere e ripensare le nostre abitudini. Riuso e riciclo, insieme all'attenzione verso l'ambiente, devono essere le parole chiave del nostro nuovo

Attraverso i rifiuti recuperati dal mare è possibile produrre energia elettrica in quantità importanti. I risultati dello studio presentati a "Ecomondo" [...] hanno evidenziato che con 1 kg di plastica si ottiene quasi 1 kWh di energia pulita, ossia la quantità di corrente necessaria per illuminare un appartamento per un giorno.



vocabolario. E in questo è necessario che siano gli adulti a dare l'esempio. Diventa indispensabile educare i più piccoli ad uno stile di vita sostenibile per il pianeta che un domani erediteranno. L'attenzione verso l'ambiente e la salvaguardia del mare sono tra le basi fondanti della Lega Navale. Un impegno convinto portato avanti con decisione, su tutto il territorio nazionale. La LNI organizza in modo costante, grazie anche al supporto di alcuni *partner*, *webinar*, convegni e incontri, ma anche giornate di pulizia delle spiagge. La lotta alla plastica è considerata una priorità, ed è anche attraverso i concorsi dedicati alle scuole che la Lega Navale Italiana cerca di favorire la crescita delle coscienze dei più giovani. Tra le associazioni che condividono questa *mission* di LNI ricordiamo Marevivo. "Mare mostro: un mare di plastica?", "PFU Zero", "Il mare non vale una cicca" e "Stop microfibre" sono alcune delle campagne dell'associazione fondata da Rosalba Giugni, che proprio a novembre ha ricevuto "Il premio

al volontariato".

"Un'emozione unica! Siamo felici e onorati di essere tra le associazioni premiate oggi dalla Presidente del Senato Elisabetta Casellati, che ringraziamo di cuore", ha dichiarato la Presidente di Marevivo Rosalba Giugni, che prosegue il volontariato, "La naturale vocazione per la causa ambientale è il motore che, quasi quarant'anni fa, ha portato alla nascita della nostra associazione, e quello che ci ha consentito di continuare per tutti questi anni le nostre battaglie in difesa del nostro Pianeta Blu. Ogni giorno, Marevivo può contare sull'impegno, la dedizione e l'amore per il mare di centinaia di volontari in tutta Italia, pronti a scendere in campo in prima persona per le nostre attività". Secondo uno studio dell'Università Politecnica delle Marche, Marevivo e Iris Srl, attraverso i rifiuti recuperati dal mare è possibile produrre energia elettrica in quantità importanti. I risultati dello studio presentati a "Ecomondo" e relativi al progetto "Insieme per il Mar Mediterraneo",





Rosalba Giugni, presidente di Marevivo.

realizzato grazie al supporto di Tezenis, hanno evidenziato che con 1 kg di plastica si ottiene quasi 1 kWh di energia pulita, ossia la quantità di corrente necessaria per illuminare un appartamento per un giorno. Il ciclo virtuoso può diventare l'arma vincente per eliminare la plastica dal mare che passa però anche attraverso i gesti di chi il mondo blu lo ama profondamente e ci lavora, come gli addetti del comparto della pesca. Attraverso di loro, e grazie alla Legge Salvamare – attualmente ferma all'approvazione della Camera dopo quella ottenuta al Senato il 9 novembre – si possono fare ulteriori passi in avanti. Con questa norma, di cui anche la Lega Navale è promotrice, i pescatori potranno portare a terra la plastica accidentalmente finita nelle reti, senza essere incriminati per trasporto illecito di rifiuti o dover pagare per lo smaltimento. Inoltre nella Legge Salvamare sono stati inseriti gli emendamenti che prevedono: l'installazione di sistemi di raccolta alla foce dei fiumi per intercettare i rifiuti prima che arrivino in mare; un'etichettatura dei capi di abbigliamento più dettagliata per sensibilizzare al corretto lavaggio,

per ridurre la dispersione di microfibre; il corretto smaltimento e riciclo delle retine dei mitilicoltori, la cui dispersione in mare raggiunge il peso di circa 150 tonnellate ogni anno; proibire di rilasciare nell'ambiente i palloncini per le feste e prevedere una chiara etichettatura sul corretto smaltimento degli stessi. L'emergenza è in corso, ma si respira aria di speranza. Il mare produce il 50% dell'ossigeno del pianeta, assorbe un terzo dell'anidride carbonica nell'atmosfera ed è un grande regolatore del clima con le sue correnti e le sue maree; non salvarlo sarebbe un suicidio.

* giornalista

Uno skipper al suo giro di boa

“Onde anomale... storie, film e libri”



di Vincenzo Grienti *

È l'occasione della sua vita: vivere e sfidare l'Atlantico non è solo un'avventura, ma dimostrare a se stesso e al circus della Vendée-Globe il valore di chi riesce a fare il giro del mondo in barca a vela da solo. Kermadec prende il largo, la scia e il vento giusto. In pochi giorni si ritrova in testa alla competizione, e se il meteo e le cime reggono vincere è possibile. Kermadec guarda la strumentazione di bordo, controlla lo scafo che impatta sulle onde, mette a dura prova la propria resistenza, quella fisica, ma anche quella psicologica. Non è un velista di primo pelo e ormai più che cinquantenne ritrovarsi in testa durante la circumnavigazione del globo terrestre, da solo contro il mare, rappresenta il coronamento di sforzi e di sacrifici. Quelli di una vita, dei suoi genitori che lo hanno sostenuto in quella passione per la vela che lo coinvolse fin da bambino. L'odore della manteca e dei parabordi, il rumore del verricello, la brezza del mare sulla faccia, il sapore

Vento, cielo e onde per vivere una regata tutta in solitaria e compiere l'impresa di scrivere il proprio nome nel palmares degli skipper. È il sogno di Yann Kermadec, uomo di mare e di sport, che nel film francese "In solitario" del 2013, diretto da Christophe Offenstein alla sua prima regia, viene chiamato a prendere il posto dell'amico Franck Drevil, interpretato da Guillaume Canet.

Da un'immagine dal film In solitario, con gli attori interpreti del velista francese Yann Kermadec e Mano Ixa, un adolescente nato in Mauritania.



dell'acqua salata e lo iodio che si respira a pieni polmoni.

Questo e tanto altro per Yann era la vela. Immortalare la foto con la coppa alzata verso l'alto per chi come lui aveva dedicato l'intera esistenza agli sport velici era quasi la ricompensa a tutto. Ma chi va per mare conosce gli imprevisti: Yann si accorge che l'imbarcazione è danneggiata e quindi è costretto a fare una sosta di emergenza a Capo Verde. Non c'è un momento da perdere. Occorre lavorare anche la notte per non farsi superare dagli avversari. Calcola i tempi; non c'è quello per riposarsi e recuperare è impossibile, ma durante le riparazioni succede l'incalcolabile. Mano Ixa, un adolescente nato in Mauritania, s'intrufola nell'imbarcazione. Yann non se ne accorge subito e finite le riparazioni molla gli ormeggi e riprende la regata. Scoprirà in alto mare la presenza del ragazzo a bordo. Un clandestino è una sciagura: «La squalifica ormai è certa», pensa tra sé Yann. Anzi, al povero Mano Ixa glielo dice proprio in faccia e pure a gran voce, arrabbiato come solo può esserlo chi assaporava fama e gloria. Kermadec non avrà pace nelle ore che seguono, ma davanti a Mano, indifeso, speranzoso di raggiungere una vita migliore, gli occhi del velista assaporeranno il mare, il gioco gioioso dei delfini con la prua. Insieme a Mano Ixa guarderà tutto sotto un taglio diverso, anche la regata. Il giovane clandestino dall'altra parte capirà Yann e si sentirà in colpa per aver scelto di "imbarcare" il proprio destino su quello scafo da corsa. Quel viaggio, però, si trasformerà in un'esperienza che cambierà per sempre le vite di entrambi. Quella che doveva essere una kermesse sportiva si trasforma in un percorso umano di condivisione, a bordo, di un unico "punto nave"

destinato a non essere tracciato sulle carte nautiche, ma nel cuore dei protagonisti di una storia che non è vera, ma che potrebbe esserlo benissimo. Tra i due, il giovane nordafricano e il velista francese, scatta qualcosa, che nel film si percepisce appena. Non ci sarà la svolta, quel "giro di boa" narrativo che porta lo spettatore verso la conclusione. La fine del film è l'approdo dello scafo sulle coste francesi. L'essenza è la condivisione della meta comune: Mano ha raggiunto la terra che gli potrà riservare opportunità e occasioni. Per Yann Kermadec invece l'arrivo significherà voltare pagina verso un nuovo capitolo della propria vita personale e familiare. Ancora una volta la vela e il mare hanno inciso e determinato le sue scelte. A Yann sembra di vivere in mezzo a una "accostata" compiuta in piena tempesta.

Così Kermadec, meravigliosamente interpretato da François Cluzet, già protagonista del film *Quasi amici*, si lascia alle spalle la Vendée-Globe fondata da Philippe Jeantot nel 1989, i quattro mesi passati in mare senza possibilità di attracco o di assistenza esterna, in condizioni estreme, lungo la *clipper route*, da Les Sables-d'Olonne giù per l'Oceano Atlantico fino al Capo di Buona Speranza, Capo Horn per poi raggiungere di nuovo la Francia. Una terra che per secoli ha fatto della libertà, dell'uguaglianza e della fraternità un simbolo di integrazione e accoglienza. Qui sbarcherà Mano Ixa e qui percorrerà la passerella Yann Kermadec, sconfitto sì, ma non dal mare, che ancora una volta gli ha regalato prospettive nuove e nuovi orizzonti di senso.

* giornalista e saggista







La Lanterna Fratelli Bandiera.

La Lanterna del molo dei Fratelli Bandiera

Dall'oblio a sede della Lega Navale Italiana Sezione di Trieste

Trieste, capoluogo della regione Friuli Venezia Giulia, nel nord-est d'Italia, è una città che occupa una sottile striscia di terra fra l'Adriatico e il confine sloveno. La città del porto, della bora, dei caffè; una babele linguistica, un'anima posta sul confine orientale, protagonista della storia del Novecento e custode di simboli appartenenti alle due guerre mondiali. La città del faro della Vittoria, l'unico inaugurato da un re, Vittorio Emanuele III, il 24 maggio del 1927, ed eletto monumento nazionale. In questo numero della rivista della Lega Navale Italiana renderemo omaggio a un antico segnalamento marittimo, oggi dismesso e privato delle sue funzioni, ma ancora vivo nell'immaginario dei più nostalgici: il faro del molo dei Fratelli Bandiera. La Lanterna, che nasce da struttura tronco-conica della circonferenza di 60 metri appartenuta a un bastione pentagonale preesistente e successivamente modificato, è posizionata su quello che una volta era lo Scoglio dello Zucco (fino a fine Settecento staccato dalla terraferma). Secondo fonti storiche, il sito, unitamente al neo-arsenale nel dismesso Lazzaretto, era parte di

Il faro della Vittoria di Trieste, simbolo della città e monumento nazionale, è il segnalamento marittimo più noto dell'Italia nord orientale. Tuttavia, dal 1833 al 1927 la sicurezza della navigazione nel Golfo di Trieste era assicurata esclusivamente da un altro faro, la Lanterna del molo dei Fratelli Bandiera. Questo faro oggi è dismesso ed è sede della Lega Navale Italiana Sezione di Trieste.



un complesso difensivo proiettato verso il mare e mai compiuto. Per la funzione specifica di segnalamento marittimo bisognerà attendere il 1776 e più precisamente il conte Karl von Zinzendorf, all'epoca governatore della città, tra i primi a sostenere la necessità della costruzione di un faro in testa al molo. Seguirono perizie e progetti che, tuttavia, non trovarono sostenitori presso la corte dell'imperatore Giuseppe II. L'appuntamento era solo rimandato: siamo nel 1824 quando l'architetto Matteo Pertsch consegnò il primo progetto di costruzione del faro; una struttura solida, un riferimento sia per la sicurezza della navigazione che per le esigenze militari di difesa del porto. Il primo progetto fu oggetto di dibattiti, scontri e modifiche (ben 6),

fino a quando Pietro Nobile – architetto svizzero-italiano ed esponente di primo piano della corrente neo-classica, al tempo consigliere au-lico edile della direzione delle fabbriche – dopo attento studio, approvò l'ultima variante. I lavori iniziarono il 23 giugno 1831 e la Lanterna, la cui portata luminosa era considerevole (16 miglia), “entrò in servizio” l'11 febbraio 1833. Nei decenni successivi, l'aumento del traffico marittimo e l'inevitabile necessità di supporto logistico determinarono un significativo ampliamento del porto, e il faro, oramai inglobato nelle neonate strutture, perse la sua funzione primaria di supporto alla comunità marittima e, con l'inaugurazione nel 1927 del Faro della Vittoria, fu destinato verso un lento e inesora-



Come l'araba fenice risorge dalle proprie ceneri, così l'antica Lanterna risorge dalle proprie tradizioni, rinnovandole ogni giorno grazie alle attività promosse dalla Lega Navale Italiana Sezione di Trieste, che dal 1992 ne ha fatto la propria sede.



Due prospettive della Lanterna Fratelli Bandiera.

bile declino. Un dispaccio del 25 marzo del 1964 del ministero della Difesa - Marina inviato al Segretario Generale, ci aiuta a comprendere le valutazioni che, ad un certo punto, portarono alla dismissione del faro: *“Il faro del molo fratelli bandiera, costruito nel 1833 è stato, fino alla costruzione del faro della vittoria, il fuoco di atterraggio di Trieste. Da allora l'importanza del faro fratelli bandiera è decisamente scaduta e l'espandersi del porto di Trieste verso sud lo ha decisamente declassato a fuoco portuale.* Una lettera del 14 marzo 1964 del ministero della Difesa, gabinetto del ministro, all'ufficio del segretario generale della Marina riporta:

“La Lanterna, costruita l'11 febbraio 1833 su progetto dell'architetto Pietro Nobile, non solo rappresenta uno strumento tecnicamente più adeguato per l'orientamento e la navigazione notturna delle navi nel golfo ed entro il porto di Trieste ma, soprattutto, costituisce un elemento intimamente legato con le fortune, le tradizioni dell'emporio triestino ed anche con la vita stessa della popolazione della città adriatica da alcune generazioni”.


Da quest'ultima testimonianza emerge il solido

legame tra la Lanterna del molo dei fratelli Bandiera e la popolazione “tergestina”. L'antico faro di Trieste venne dismesso definitivamente il 25 novembre del 1969, ma le sue fortune non finirono qui. Una targa commemorativa posta sul basamento della torre del faro recita:

“Il Faro la Lanterna, costruito per sovrana munificenza nel 1832 diede luce e guidò i naviganti di questo mare dall'11 febbraio 1833 al 25 novembre 1969. Dopo un lungo periodo di abbandono la Sezione di Trieste della Lega Navale Italiana ha voluto ridare vita a questo vecchio simbolo della Trieste mercantile ed operosa sui mari restaurandolo e ristrutturandolo per adibirlo a propria sede. I lavori iniziati il 24 novembre 1990 sono stati portati a termine il 18 gennaio 1992 con il contributo di: regione autonoma Friuli-Venezia Giulia, Fondo Trieste, Assicurazioni Generali S.P.A. Trieste, Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana, Soci”.

Come l'araba fenice risorge dalle proprie ceneri, così l'antica Lanterna risorge dalle proprie tradizioni, rinnovandole ogni giorno grazie alle attività e alle iniziative promosse dalla Lega Navale Italiana Sezione di Trieste.

* Ufficiale della Marina Militare, freelance



patenti nautiche: ANCORA un DECRETO!

*di Aniello Raiola **

In materia di svolgimento degli esami di patente nautica era già stato adottato il decreto ministeriale 4 ottobre nel 2013, un buon prodotto normativo che rivoluzionava il mondo delle patenti nautiche con l'introduzione della metodologia dei quiz scritti e la connessa eliminazione dell'esame orale. Unico difetto: prevedeva per la sua stessa entrata in vigore l'approvazione con decreto del direttore generale del trasporto marittimo e per vie d'acqua interne di un database di quiz da cui estrarre quelli da somministrare ai candidati tramite le schede di esame. Decreto che per recondite ragioni non è mai stato adottato.

Ed ecco che a distanza di otto anni nasce un nuovo decreto ministeriale (DM 10/8/2021) che ricalca il precedente del 2013, lo abroga e prevede nuovamente un decreto del direttore generale per approvare la banca dati dei quiz, questa volta però senza subordinare l'entrata in vigore del decreto ministeriale stesso al decreto direttoriale.

Ciò desta alcune perplessità: perché adottare un nuovo decreto quando per ragioni di economia normativa sarebbe stato sufficiente integrare e modificare il decreto del 2013? E, ancora, come si



fa a introdurre la metodologia dei quiz rinviando l'approvazione dei quiz stessi a 60 giorni dopo l'entrata in vigore del decreto che introduce la nuova metodologia? Infine, sussistendo questo differimento di entrata in vigore (del decreto direttoriale di approvazione dei quiz), perché si tralascia di creare una norma transitoria che disciplini il periodo in cui i quiz non sono ancora approvati e si deve invece ricorrere ad una circolare (che, si rammenta, nel nostro ordinamento non ha forza normativa) della Direzione generale competente (n. 29636 in data 13-10-21) che fa le veci della norma transitoria?

Premesso ciò, esamineremo le poche novità contenute in questo ennesimo decreto patenti, tralasciando la metodologia dei quiz, che non rappresenta affatto una novità, essendo in realtà nata, almeno come concetto, sin dal 2013. Innanzi tutto, 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. Ma chi certifica tali esercitazioni pratiche? E qui il decreto commette una grave omissione, dando tale potestà alle sole scuole nautiche e tralasciando i Centri nazionali di istruzione per la nautica, che sono riconosciuti dal Codice della nautica quali soggetti abilitati alla formazione dei candidati alla pari delle scuole nautiche. Pare che interverrà presto l'ennesima circolare interpretativa a rettificare l'omissione!

In secondo luogo, nascono una serie di facilitazioni per i candidati. Oltre alla possibilità, già esistente in passato, di ripetere la prova teorica e quella pratica se non superate, si inserisce, sempre sulla falsariga della patente per auto,

la possibilità di ripetere, 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. Inoltre 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 pro-



seguire 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.

Quanto ai programmi di esame, si rilevano solo poche differenze dal passato: oggetto di esame diventano i rischi derivanti dall'uso di alcol o sostanze stupefacenti (difficile comprendere cosa debba esattamente conoscere il candidato!); vengono elencati e limitati i principali fanali luminosi da conoscere; viene aggiunta la conoscenza degli strumenti di navigazione elettronica. Forse 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 ed 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 meteo-

logia (2 quiz). Su tale punto esprimiamo qualche perplessità sulla preferenza per la normativa (3 quiz) rispetto alla COLREG (2 quiz), considerato che il diportista non deve essere un giurista quanto invece un buon navigante. In conclusione, riportiamo di seguito il tipo e la quantità di quiz previsti per le due tipologie di patente nautica.

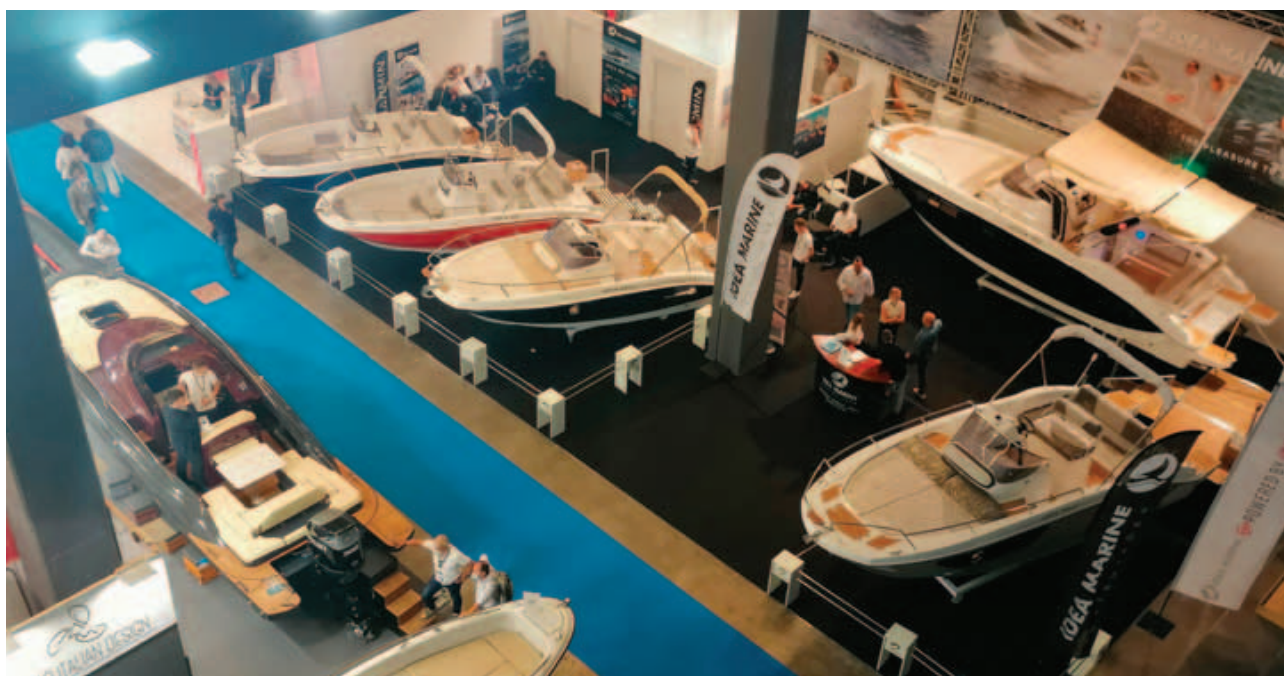
Patente entro 12 miglia

5 quiz su elementi di carteggio a risposta singola (ammesso un 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 un solo errore).

Patente senza limiti

4 quesiti di carteggio su carta nautica (ammessa una 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 un solo errore).

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



Due gocce d'acqua in un mare d'amore

*Il mare accoglie e alimenta
l'amore fra una creatura anfibia
e una terrestre,
trasformando il mito di
Cenerentola in una favola
moderna cullata dall'acqua e
in essa custodita per sempre.
Il Principe Azzurro
è un dio del mare di fattura
moderna, che dispensa i suoi
poteri leggendari in
favore dei più deboli,
come fanno anche i marinai.*

*Sally Hawkins e Doug Jones in una scena del film;
nella pagina seguente: la famigliola patinata del colonnello
Strickland/Michael Shannon.*

Sulle note di una musica soave due gocce d'acqua si fondono, danzanti, su un finestrino, metaforizzando l'amplesso appena consumato fra una creatura anfibia e una cenerentola freak, ambedue ai margini della società, perché diversi, come lo sono anche i pochi personaggi con loro solidali.

Un dio del mare dalle incredibili doti taumaturgiche è il protagonista di *The shape of water* (2017), opera di Guillermo del Toro, che fa un pieno di premi, dopo il Leone d'Oro alla 74esima Mostra del Cinema di Venezia, fra cui: quattro Oscar, due Golden Globe e tre BAFTA.

In un alternarsi di mitologia e leggenda dall'alone fantastico, un concentrato di citazioni galleggianti fra Arnold (*Il Mostro della Laguna Nera*), Cocteau (*La Bella e la Bestia*), risonanze disneyane comprese, fino al mito di *King Kong*, strizza l'occhio al passato per proiettarsi verso un futuro desiderato, scevro da ogni forma di pregiudizio.

Niente argini temporali per la vita sospesa di queste creature che, in quanto espulse dal mondo reale, hanno il privilegio di esprimersi rifugiandosi nella profondità degli abissi, anticipati *step by step* lungo tutta la pellicola. L'habitat del mostro marino, che gli permette di respirare e, quindi, di continuare a vivere, è costruito con qualsiasi mezzo, anche al costo incidentale dell'allagamento di una casa.

Sin dall'inizio le inquadrature sorgono dall'acqua. Il regista si sofferma sulla protagonista Elisa/Sally Hawkins, che dorme fluttuante nell'acqua, e ancora all'acqua affida l'epilogo di questa favola senza

contorni né confini, disponibile ad assumere, perciò, qualsiasi contorno o forma si voglia, anche la più inimmaginabile.

La fotografia vira al verde in omaggio all'Amazzonia, da cui il mostro marino è stato strappato, ma la scelta compiuta esplicita anche il suo storico simbolismo identificato con il sentimento della speranza.

Il mare ci parla attraverso la musica delle sue onde, il loro sciabordio; la stessa musica che aprirà al contatto fra la creatura aliena ed Elisa, proprio come accade in *Incontri ravvicinati del terzo tipo* di Spielberg. La piccola Cenerentola, divenuta muta per un trauma subito anni addietro, è come un'Alice sognante davanti allo specchio, dal quale emerge un mondo nascosto. Il suo fantasticare è completamente immerso nell'acqua, tanto le sta a cuore l'universo dell'amato, unica dimensione nella quale riesce a realizzarsi in piena libertà.

L'acqua lustrale di Baltimora del 1962, silenziosa - l'insidia nascosta dietro l'angolo - è chiusa nella foschia della Guerra Fredda, un anno prima che il sogno americano di John Fitzgerald naufraghi nel sangue. Il prototipo del *self made man*, dopo l'assassinio del presidente, volente o nolente, si sgretola e il colonnello Strickland/Michael Shannon ne incarna alla perfezione la parte più marcata. Personificazione del sogno americano che

ridimensiona la sua grottesca onnipotenza, inquinato dall'incomprensione, strozzato nell'imbuto della meschinità, del sessismo del razzismo, il colonnello fa da specchio rivelatore al mito malato della famiglia perfetta, cui non crede più nessuno. Non a caso, come un topo di fogna, l'alto ufficiale è chiuso in un laboratorio segreto, sotterraneo, messo in piedi con propositi nascosti e nefandi per sovrastare il nemico sovietico con esperimenti ai danni di una creatura mostruosa, catturata appositamente con il fine di ricavarne improbabili superpoteri al servizio di squalidi scopi bellici.

Il mostro marino, dapprima inquietante agli occhi dello spettatore, con la sua pelle squamosa, gli artigli, le branchie, man mano che la pellicola scorre - saprà fidelizzarlo e metterlo in guardia dai mostri veri che si aggirano invece fra di noi. Tiferemo per lui, attratti come Elisa, pienamente se stessa soltanto fra le sue braccia, immersa nell'acquatica natura di una realtà onirica che travolge anche noi e dialoga con la nostra immaginazione.

La salvezza di quella strana creatura è il riscatto della piccola Elisa, invisibile ai più, e mentre lei salva lui, contemporaneamente - è l'anfibio, il dio del mare, a salvare lei per vincere insieme accompagnati e cullati dall'acqua salmastra.

Schematica, aggrappata a sterili certezze sedotte dall'ambizione sfrenata, la figura del colonnello è, invece, l'antagonista di Elisa. Contrariamente

alla sua fisicità, si rivela troppo piccolo di fronte alla grandezza del sentimento vissuto dai due amanti.

D'altronde, l'amore, il moto perpetuo travalicatore di forme ed ere, per definizione non conosce confini, proprio come il mare.

Il mare, il liquido amniotico che ha nutrito le prime cellule viventi da cui proveniamo, ci rimanda al grembo materno e ai suoi umori naturali proprio come l'uovo con cui la dolce Elisa sfama il suo protetto, un Principe Azzurro che, sostenuto dalla forza dell'amore, avrà la meglio sui prepotenti tracotanti.

Un salto nella darsena - la porta aperta verso il mare - e la morte è sconfitta, un graffio ben assestato e il cattivo è annientato, un tocco appena sfiorato e la ferita si rimargina come per miracolo. *The Shape of Water* va oltre le apparenze per scaricarci dentro. Tutto è sotterraneo: il laboratorio, l'amore segreto di Elisa, il mondo sommerso degli abissi dell'anfibio. Non a caso, però, Elisa vive sopra una sala cinematografica, per ricordarci quanto vale un sogno, che dobbiamo sempre credere nell'impossibile e, se ci crediamo fino in fondo, il cinema è nostro alleato, ci tende una mano fino a plasmarlo nella forma giusta che lo consegnerà alla Storia.

* Magg. CC giornalista e critica, esperta in cinema, teatro, arte e moda.



west | sailors

di Arnaldi Carlo

customer nautic service

La **WEST SAILORS** di Arnaldi Carlo ha iniziato la sua attività nel 2001, dopo qualche anno di esperienza in produzione presso un cantiere nautico a Sanremo e come responsabile tecnico presso cantieri di riparazioni navali. Dal 2012 al 2014 ci siamo occupati del restauro del M/Y ADAMAS II (54 metri) presso i cantieri MONDOMARINE di Savona. Negli anni sono stati acquisiti attestati di corsi per le assistenze su gruppi elettrogeni (KOHLER), eliche di manovra (SIDE POWER ABT) impianti di stabilizzazione (ABT TRAC), siamo un centro di assistenza della OPACMARE, siamo dealer per Imperia e Savona CUMMINS ONAN.



La **WEST SAILORS** ha attivato un nuovo settore lavorativo, ci siamo attrezzati con un reparto **HYDRAULIC DIVISION**, con la produzione di tubazioni flessibili e rigide di media e alta pressione, (**PARKER DIVISION**) assistenza e manutenzione impianti, manutenzioni preventive, progettazione e realizzazione impianti, gestione contaminazione fluidi.

WEST SAILORS propone servizi per la gestione globale di fluidi ed impianti oleodinamici e di lubrificazione.

I programmi di manutenzione preventiva nascono dalla considerazione che l'80% delle rotture e guasti sono causati da olio inquinato, derivante da interventi di monitoraggio e manutenzione inadeguati.

La ricerca dell'affidabilità è da sempre il primo obiettivo di **WEST SAILORS**, i cui piani di intervento rappresentano il giusto compromesso tra i costi di manutenzione e raggiungimento del livello di rischio prefissato.

I programmi di gestione della contaminazione consentono una rapida diminuzione dei costi sostenuti per far fronte a guasti, rotture ed usure.

Decapaggio e flussaggio impianti: il flussaggio con fluido lubrificante detergente e disperdente è uno dei metodi più efficaci per decontaminare e mantenere integra la pulizia degli impianti oleodinamici e di lubrificazione.

Potrà essere effettuato mediante:

- fluido in moto turbolento
- fluido ad alta velocità

GESTIONE DELLA CONTAMINAZIONE FLUIDI

Per portare a livelli di pulizia a valori idonei per le specifiche applicazioni, **WEST SAILORS** offre servizi di:

- filtrazione per la rimozione del particolato solido sino a 3 micron
- deumidificazione per rimozione contaminazione acquosa



ANALISI DEI FLUIDI

Comprendere lo stato di salute di un impianto è il primo passo per evitare fermi macchina forzati ed una misura preventiva per determinare l'efficienza e la produttività generali del sistema.

Per questo **WEST SAILORS** esegue servizi completi di laboratorio per l'analisi del livello di contaminazione dei fluidi in circuiti oleodinamici e di lubrificazione.



il signore dei fondali: il DENTICE

il mondo dei pesci



La famiglia degli Sparidi raggruppa un notevole numero di specie di alto livello gastronomico e alieutico. Tra i pesci più pregiati che appartengono a questa famiglia, il dentice (*Dentex dentex*) si distingue per essere un temibile predatore. Tutto, in questo pesce, fa pensare a un carnivoro specializzato nella caccia fra gli ostacoli dei fondali. Il corpo è robusto e muscoloso, la testa è grande così come la bocca, provvista di denti particolarmente aguzzi che gli hanno valso, appunto, il nome comune. La livrea del dorso tende all'azzurro, con tonalità rosa sui fianchi che sfumano nell'argenteo verso il ventre. Vive in branco e talvolta diventa solitario in età adulta, quando può superare il metro di lunghezza e i 10 chili di peso. La sua vita è quasi unicamente circoscritta al fondo o lungo le pareti rocciose delle secche o delle scogliere alte e profonde, dove aspetta le prede per attaccarle con scatti improvvisi e decisi.

Specializzato nell'agguato

Il dentice è un pesce molto diffuso in tutti i nostri mari, che può frequentare, nelle sue scorribande, a profondità diversissime: dai 10-15 metri fino a oltre i 200. Di norma, si porta nei pressi di secche isolate in mezzo al mare, dove l'habitat è composto da roccia con vegetazione e il territorio marino sprofonda repentinamente. Le pareti e gli anfratti, nonché i relitti, sono i luoghi in cui si apposta per sferrare gli attacchi più decisi ai pesci di branco. Si tratta di veri e propri agguati fatti di scorribande velocissime, tipiche dei predatori di tutti i mari. È un pesce avido e insaziabile, che riesce a esprimere una vera strategia di caccia. Nonostante sia guidato dall'istinto, spesso il dentice evita persino gli ami da pesca, riuscendo a mutilare l'esca ma schivando con abilità chirurgica le insidie dei pescatori. Non è rara la sua presenza nel sottocosta, nelle buche anche a pochi



metri dalla riva. Per poterlo osservare dal vivo, i sub devono attendere la primavera, quando il dentice accosta scegliendo le zone scogliose e miste di rocce e alghe. Una volta raggiunti questi siti, predilige i fondali medi e non si discosta mai troppo dal fondo o dalle pareti rocciose degli scogli sommersi.

Con le reti e con la canna

I pescatori di professione lo catturano occasionalmente con le reti a strascico o da posta. Maggiori probabilità hanno, invece, gli sportivi con diversi sistemi che, in ogni caso, rientrano tutti nella cosiddetta pesca a traina da fondo con esche sia artificiali sia naturali; fra queste ultime, vive o morte, vi sono cefalopodi come il calamaro, il totano e la seppia. Anche "pesciotti" come l'aguglia, la boga e il cefalo sono esche assai valide. Vanno mantenute vive fino al momento dell'innescio su ami robusti. Catturato con la canna, il dentice oppone una strenua resistenza, pertanto è considerato dagli sportivi un "gamefish" di tutto rispetto; non combatte certo come un tonno, ma la sua abituale vicinanza al fondo costringe a forzare il recupero e per questo sono necessarie attrezzature potenti. Allo stato giovanile, il dentice si riunisce in branchi che comprendono nume-

rosi esemplari. I periodi estivo e autunnale sono particolarmente buoni per la pesca e non sarà difficile trovare più esemplari al mattino presto; se ne deduce che il "sacrificio" della levataccia sia il giusto prezzo da pagare per chi insegue il trofeo.

Un vero campione in cucina

Il dentice può essere acquistato sui mercati durante tutto l'anno, ma il periodo migliore è sicuramente quello che va dal mese di ottobre a quello di marzo. Può essere utilizzato per la preparazione di risotti, minestre o saporiti secondi piatti, cuocendolo al cartoccio, al forno, al sale, alla griglia o bollito. Il suo gusto così delicato si presta davvero a numerose ricette. Inoltre, ha varie proprietà benefiche ed è considerato un buon alleato per la vista, le ossa e il sistema immunitario, oltre a essere fonte di antiossidanti ma anche di colesterolo "buono".

* giornalista



Curiosità

Nome scientifico: *Dentex dentex* (Linneo, 1758).

Nomi comuni: dentice, dentexo, tentatu, dental (Italia); *denté* (Francia); *dentex* (Gran Bretagna); *denton*, *dentol* (Spagna); *dendiq* (Tunisia); *zubatak* (Croazia).

Dimensioni: lunghezza, fino a un metro; peso, fino a 15 kg. Gli esemplari di dimensioni pregevoli più comuni si aggirano sui 3-4 kg.

Distribuzione: comune nel Mar Mediterraneo, avvistato anche nell'Oceano Atlantico orientale, dalle isole Britanniche alla Mauritania, talvolta fino al Senegal e alle isole Canarie.

Segni particolari: ha sagoma vagamente simile a quella dell'orata ma con la bocca più grande e la fronte diritta, che gli conferisce un'espressione "accigliata". La bocca è armata di robusti denti caniniformi. Il dorso è bruno azzurro, argentei i fianchi e il ventre; una piccola macchia azzurrognola si nota alla base delle pinne pettorali. Gli esemplari giovani, di colore bruno azzurro con pinne nere, hanno livrea differente rispetto agli adulti, che perdono la componente marrone a favore di una colorazione grigio-azzurra con punti blu intenso e neri che spariscono con la morte dell'animale.

Chi è: appartenente alla famiglia degli Sparidi, è un pesce osseo che frequenta i fondali rocciosi, fino a 90 metri di profondità. Gli esemplari adulti sono solitari, anche se non è raro incontrarne più di uno insieme; i giovani si aggregano in banchi. Più diffidente nella forma adulta, talvolta curioso nella fase giovanile. La riproduzione avviene di solito verso la primavera inoltrata.

Dove vive: abbastanza comune nell'immediato sottocosta, dall'estate in poi o nel mese del "montone", quando i dentici si riuniscono per la riproduzione (maggio). Al principio dell'estate è più facile trovare la nuova generazione di dentici allo stadio giovanile nell'immediata vicinanza della costa. Con l'età, come abbiamo già detto scende nei fondali.

Cosa mangia: predatore, si nutre di altri pesci, molluschi e cefalopodi.

Curiosità: il nome specifico *dentex*, introdotto da Linneo, deriva dai grossi denti (in latino, *dentes*).

Valori nutrizionali per 100 g: 2,70 kcal, 20,51 g proteine, 1,34 g lipidi, 37 mg colesterolo, 4,00 g carboidrati.



LA VELA OLIMPICA

assegnati i tricolori 2021



Archiviato il CICO (campionato italiano classi olimpiche), lo sguardo è rivolto al prossimo quadriennio olimpico. Un momento di passaggio per il movimento della vela olimpica, che avrà un anno in meno di tempo, a causa dello slittamento di Tokyo, per preparare l'Olimpiade di Parigi 2024.



di Pasquale Prinziulli *
foto FIV Martina Orsini

La Sezione della Lega Navale Italiana di Riva del Garda, il Circolo Vela Torbole, il Circolo Surf Torbole, il Circolo Vela Arco e Fraglia Vela Riva hanno ospitato, dal 23 al 26 settembre, l'edizione 2021 del Campionato italiano delle classi olimpiche (CICO), nelle splendide acque del Lago di Garda.

Quello di quest'anno è stato un CICO che rimarrà nella storia; è stata infatti l'occasione per festeggiare la conquista della medaglia d'oro, nel catamarano misto foiling Nacra 17, di Ruggiero Tita e Marianna Banti ai Giochi olimpici di Tokyo 2020.

Un campionato italiano delle classi olimpiche sempre più internazionale; l'evento della FIV si è aperto infatti alla partecipazione di velisti di altri Paesi che amano regatare nei nostri campi di regata.

Quest'anno numero record di atleti stranieri da ben 23 nazioni, anche extraeuropee.

Hanno regatato velisti arrivati da: Svizzera, Austria, Spagna, Francia, Gran Bretagna, Germania, Stati Uniti, Hong Kong, Repubblica Ceca, Russia, Olanda, Polonia, Brasile, Israele, Belgio, Nuova Zelanda, Ungheria, Grecia, Messico, Lituania, Bermuda, Svezia, Canada.

Sono stati 324 i regatanti delle 11 classi olimpiche e paraolimpiche che si sono confrontate in ben 6 diversi campi di regata.

Per l'occasione è stato inaugurato un nuovo posizionamento delle boe. In un luogo come il Garda, dove "dare fondo" in alcune zone risulta proibitivo viste le profondità quasi abissali, sono state usate per la prima volta

LA VELA

le boe elettriche a delimitare i campi di regata.

Grazie a un investimento in cui il Consorzio Garda Trentino vela ha creduto per offrire regate sempre più professionali, tutti i campi di regata sono stati posizionati dalle boe elettriche ad ancoraggio GPS virtuale. Dopo anni di sperimentazioni e migliorie queste boe risultano molto affidabili e permettono di impostare campi di regate molto



precisi rispetto ai cambiamenti della direzione del vento con la possibilità di apportare variazioni in tempi molto ridotti.

L'eccellente macchina organizzativa, costituita dai circoli riuniti, ha fatto dell'evento clou della vela azzurra un grande successo. "È la nostra regata, quest'anno con l'orgoglio e la gioia della medaglia olimpica, che sono sicuro alimenterà la voglia e l'impegno di tutti. L'Italia è sempre più un riferimento

OLIMPICA



mondiale nello sport della vela e la dimensione internazionale del CICO lo dimostra chiaramente. Sui nostri mari e sui nostri laghi si regata ad altissimo livello. Un plauso alla consueta ottima organizzazione della Zona e dei circoli dell'alto Garda. Vi aspettiamo tutti per lo spettacolo della vela olimpica azzurra!"

Queste le parole del Presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore, alla vigilia dell'evento.

Le regate sono state disputate quasi nella loro totalità, grazie alle ottimali condizioni meteo presenti nel lago. Il CICO di quest'anno è stato un banco di prova importante e ha restituito alla Federazione e ai tecnici federali delle indicazioni fondamentali. Sono nati infatti nuovi equipaggi nella classe 470 misto e Nacra 17, gli ex del windsurf hanno provato l'iQFOiL (tavola a vela dotata di foil) e il formula Kite, new entry ai Giochi olimpici di Parigi 2024.

Ma chi sono i neo campioni italiani?

Nei Nacra 17 vince l'equipaggio delle Fiamme Azzurre, Vittorio Bissarro e Alice Sinno, al secondo posto Andrea Spagnoli (FV Malcesine) e Alice Cialfi (CV Ventotene), primi della classifica under 24. Terzo posto per Carl Arto Hirsch ed Elettra Orsolini (Compagnia della Vela di Roma). Nella classifica under 24 secondi Hirtsch e Orsolini e terzi **Carlo Centrone e Martina Giusti della Sezione della Lega Navale Italiana di Ostia.**

Nella classe 49er maschile i campioni italiani sono Simone Ferrarese (CV Bari) e Leonardo Chistè (Aeronautica Militare), titolo raggiunto con ben 8 primi posti su 12 regate di-

LA VELA

sputate.

Nel 49er FX femminile si confermano campionesse italiane per il secondo anno consecutivo Jana Germani (CNT Sirena) e Giorgia Bertuzzi (FV Malcesine).

Nel 470 misto, novità ai Giochi di Parigi 2024, si laureano campioni italiani Giacomo Ferrari al timone e Bianca Caruso a prua, entrambi atleti della Marina Militare.

Sul secondo gradino del podio Maria Vittoria Marchesini (SV Barcola Grignano) e **Bruno Festo della Sezione della Lega Navale Italiana di Mandello del Lario.**

Al terzo posto Benedetta Di Salle (Marina Militare) e **Francesco Padovani della Sezione della Lega Navale Italiana di Mandello del Lario.**

Nella classe ILCA 7 (ex laser standard) ad aggiudicarsi il titolo è Nicolò Villa (Circolo velico Tivano), secondo Gianmarco Planche-steiner (Fiamme Gialle), al terzo posto Alessio Spadoni (CC Aniene).

Nella classe ILCA 6 (ex laser radial) vince Carolina Albano (Fiamme Gialle), seguono Federica Cattarozzi (CV Torbole) e Chiara

Benini Floriani (Fraglia Vela Riva).

Nella nuova classe olimpica iQFOiL femminile vince Marta Maggetti (Fiamme Gialle), che si impone su Giorgia Speciale (Fiamme Oro) con un distacco di 13 punti in classifica; il bronzo tricolore va a Linda Oprandi (Windsurfing Club Caldaro).

Nella stessa classe, maschile, ben 44 equipaggi iscritti. Ad aggiudicarsi il titolo è Nicolò Renna, del locale Circolo Surf Torbole, argento per Matteo Iachino dello Yacht Club Italiano, al terzo posto Daniele Benedetti delle Fiamme Gialle.

Campione italiano 2021 nella classe Formula Kite maschile è Lorenzo Boschetti (Chia Wind Club) a seguire Riccardo Pianosi (CV Portocivitanova) e Mario Calbucci (Yacht Club Italiano); nella stessa classe femminile vince Maggie Pescetto (YC Italiano), seconda Sofia Tomasoni (WC Cagliari), terza Tania Laporte (Chia Wind Club).

Un po' di tristezza per l'ultimo CICO della storica classe Finn, che non sarà presente ai prossimi Giochi. Dopo l'uscita della mitica classe Star, adesso tocca al Finn che taglia ogni possibilità di partecipazione ai giochi ai cosiddetti velisti "pesanti" con peso superiore ai 90 kg. Enrico Voltolini (CV Erix), ha conquistato il titolo tricolore, lo segue **Roberto Strappati (LNI Ancona)** e al terzo posto Matteo Iovenitti (CC Aniene).





Numerosa è stata la partecipazione anche nelle classi parasailing: 2.4mR (17 equipaggi) e Hansa 303 in singolo (17 equipaggi) e in doppio (13 equipaggi), a dimostrazione che la vela è per tutti e senza barriere.

Per il 2.4mR il titolo va a Davide Di Maria (SCG Salò), 6 primi su 10 prove. Al secondo posto Giancarlo Mariani (Liberi nel vento), staccato di 17 punti e con 1 solo punto di vantaggio sul terzo, Angelo Boscolo (Jesolo Yacht Club).

Nella classe Hansa 303 singolo vince Marco Gualandris (CV Sarnico), precedendo di 5 punti il secondo classificato, **Fabrizio Olmi della sezione della Lega Navale Italiana di Milano**, vincitore dell'ultima prova e di 6 punti il terzo Vincenzo Gulino (CV Crotone).

Il titolo della categoria Hansa 303 doppio va a Silvia Ranni (CV Muggia) e a **Costanza Caruso della Sezione della Lega Navale Italiana di Trieste**, davanti a Valentina Diana e Maria Cristina Atzori (Veliamoci in Sardegna). Terzo posto a Roxana **Diana Salomon della Sezione Lega Navale Italiana di Brescia** e a Stefano Ramazzotti (FV Desenzano).

Arrivederci al CICO 2022!

* giornalista

L'angolo del comandante BITTA

Parole di mare: curiosità di alcuni termini marinareschi



**COMANDANTE BITTA,
CHI ERANO I "BONAVOGLIA"?**



**COMANDANTE BITTA,
COSA È LA "PACCOTTIGLIA"?**



**COMANDANTE BITTA,
COSA È LA REMBATA ?**



I BONAVOGLIA

La Galea era un tipo di imbarcazione da guerra così chiamata dal greco (galée), ossia "donnola": è evidente il riferimento all'agilità e alla rapidità di manovra di questo tipo di navi, che permettevano un cabotaggio veloce e una versatilità in battaglia indipendenti dal vento, grazie ai remi ed ai numerosi rematori.

Il più delle volte tali rematori erano schiavi o condannati, che scontavano la pena vogando faticosamente, vessati e malnutriti: da qui i sinonimi attuali di "galera", "galeotti", ecc.

Unica eccezione erano le galee veneziane: i rematori erano uomini liberi, regolarmente pagati, con capacità tecniche e spirito di combattimento che consentivano loro di intervenire in battaglia; sulle galee da trasporto erano inoltre retribuiti dai mercanti, affinché vigilassero sulla merce imbarcata.

A tali rematori, chiamati bonavoglia, era anche concesso il privilegio di portare con sé un pacco di merce da scambiare di porto in porto, per poi riportare a casa il prezioso ricavato in forma di tessuti pregiati e spezie. La condizione era che il volume di tale merce di scambio non eccedesse lo spazio disponibile sotto la panca su cui sedevano per remare. Da questo deriva il detto "avere il pepe al culo" per indicare fretta, smania di arrivare in porto... per realizzare il guadagno dalla vendita del proprio "pacco" (anche prima del suo deterioramento).

LA PACCOTTIGLIA

Era la mercanzia che un tempo i componenti dell'equipaggio di una nave mercantile potevano imbarcare con sé e commerciarla nei porti di approdo.

In genere si trattava di piccole quantità di ta-

Da questo numero la rivista Lega Navale apre le porte a un curioso personaggio, il comandante Bitta, uscito dalla penna di Paolo Giannetti, appassionato divulgatore. Bitta si pone domande su vari argomenti come la navigazione, la meteorologia, l'astronomia ed altro. Una volta trovate le risposte le proponiamo con brevi note, aneddoti e curiosità.

bacco, whisky, caffè ecc., ma a volte i marittimi trasportavano regalini da portare a casa, acquistati o barattati in luoghi lontani: oggetti di dimensioni ridotte ma di grande valore.

Questo commercio era basato su un accordo detto "contratto di paccottiglia", con il proprietario originario della merce con il quale venivano poi divisi gli utili.

LA REMBATA

Nelle antiche galee, la Rembata, era ciascuno dei due palchi situati ai lati della prora a formare un solo castello; vi erano sistemate le artiglierie e i combattenti vi si ammassavano per l'abbordaggio con l'ordine "Alla rembata!". Da qui il termine "all'arrembaggio".

* vignettista e divulgatore.



... la parola alle nostre Sezioni

CAMOGLI

Con il guidone della Lega Navale italiana issato a bordo di un catamarano rosso, nell'incantevole Golfo Paradiso, giovani studenti nelle vesti di operatori ecologici hanno raccolto ogni tipo di rifiuto in mare.

Ogni giorno, con ogni mare, ma sempre con prudenza e giubbini di salvataggio indossati, dopo la pulizia del porticciolo, non facile per la densità di barche, gozzi, pescherecci e traghetti, un piccolo ma tecnologico catamarano rosso ha spaziato (o meglio spazzato!) anche oltre le barriere arancioni posizionate in mare per trattenere la sporcizia fuori della zona di balneazione nell'incantevole Golfo Paradiso. Il catamarano ha tenuto sempre issato il grande guidone della Lega Navale e a bordo si

sono alternati giovani studenti, che nelle vesti di operatori ecologici, due a due, con una rete a maglie fitte, hanno raccolto ogni tipo di rifiuto, prodotto indesiderato e molto presente soprattutto nella stagione estiva, affollatissima di bagnanti e barche di ogni tipo. La plastica continua ad essere molto invasiva in molteplici formati, con la new entry delle mascherine, che con gli elastici diventano trappole pericolose per tutte le specie marine. Solo dal 10 luglio al 10 agosto 2021 sono stati raccolti 178 kg di plastica e 39 di altri rifiuti. Il mezzo polivalente è entrato in servizio a luglio del 2021 ed è terminato il 15 settembre, parte di un progetto siglato da protocollo d'intesa con il Comune di Camogli che si rinnova dal 2017 per l'attività di supporto alle persone affette da disabilità che vogliono accedere alla spiaggia (porzione in concessione alla Lega Navale) e al mare con l'utilizzo di idonee passerelle e carrozzine,

con lettini prendisole, con sedie job, con bagni attrezzati per disabili e docce. Il mezzo polivalente è in grado di trasportare anche quattro carrozzine per disabili e a prua ha un sistema basculante al fine di semplificare l'imbarco. Può essere utilizzato per trasportare i disabili alla spiaggia della Baia di San Fruttuoso, diversamente non accessibile a loro. Il nuovo protocollo ha previsto servizi anche a favore dei disabili visivi: il posizionamento di un corridoio delimitato da boe, in spiaggia e in mare, e un meccanismo sonoro con sorveglianza da terra, che consente un monitoraggio sicuro. Grazie a questa sinergia il Comune di Camogli è stato insignito della Bandiera Lilla. Nel progetto sono stati coinvolti come volontari molti giovani (gli stessi impegnati nel barchino), che si sono potuti così avvicinare in esperienze non solo legate all'ecosostenibilità, ma anche con persone con disabilità, o provenienti dalle diverse regioni italiane e da molte nazioni straniere. L'insieme delle iniziative ecologiche e solidali, per non parlare delle attività didattiche messe in campo, anzi in mare, dalla Sezione di Camogli, sono ormai una certezza, soprattutto con l'Istituto Nautico, dove lezioni di canoa, sup, arti marinesche vanno a inte-



Attività di raccolta plastica in acqua a cura della LNI Camogli.

... la parola alle nostre Sezioni

grarsi al normale svolgimento delle lezioni curricolari.

“Last but not least”: qualche tempo fa a bordo del Bat, piccola vela aurica inglese, appartenuta al progettista triestino Carlo Sciarrelli, di soli 5 metri e con una storia antica (digitate *Bat 200*) abbiamo partecipato a una tappa della navigazione da Imperia fino a

Trieste! Nei diversi porti toccati l'ospitalità fornita dalle diverse sedi della Lega Navale è sempre stata una piacevolissima e gradita garanzia. Oggi crediamo di poter affermare che la Sezione di Camogli non avrebbe sfigurato nel confronto con altre più antiche e grandi realtà associative. Con modestia, ma anche con orgo-

glio grande, inversamente proporzionale alle piccole dimensioni della nostra Sezione, siamo pronti a ospitare manifestazioni, soci e appassionati di altre realtà marinaresche, certi che il mare unisce i Paesi che separa.

Buon Vento dalla LNI Sezione di Camogli.

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

*Mare e disabilità:
la Lega Navale Italiana
abbatte le barriere.*

Il 20 novembre, in un pomeriggio di sole e davanti a un pubblico delle grandi occasioni, si è svolta l'attesa presentazione pubblica delle prime imbarcazioni cittadine riservate alle pratiche sportive della canoa e della vela per ragazzi e ragazze diversamente abili. L'evento, organizzato dalla locale Sezione della LNI, si è tenuto nel suggestivo scenario della darsena turistica all'interno dell'area portuale, alla presenza di numerosi rappresentanti del mondo associativo e delle istituzioni civili e militari del territorio. Come ha tenuto a precisare nel suo intervento la presidente Adele Mattioli, l'appuntamento ha rappresentato per l'Associazione un primo importante traguardo nel per-



corso, da tempo intrapreso, di inclusione e valorizzazione della componente più fragile e disagiata delle giovani generazioni, con l'obiettivo di soddisfare il bisogno, spesso inaccessibile, di svolgere un'attività sportiva in mare. Ha quindi precisato come il progetto di “nautica sociale e solidale” trova la sua principale fonte d'ispirazione nei valori fondanti dell'Associazione basati sul principio dell'assoluta uguaglianza degli individui, che significa consentire a tutti di vivere il mare, a prescindere

da disabilità fisiche e psichiche, o da altre forme di disagio sociale. Dopo la benedizione, a cura di Don Peppe Giudici, la manifestazione ha avuto il suo momento più toccante nel varo dell'*Hansa 303*, una barca a vela di concezione e design innovativi impiegata con successo, già da qualche anno, nella disciplina paralimpica della vela. Con a bordo due giovanissimi skipper della Lega Navale la splendida imbarcazione ha spiegato le sue ali veliche regalando al numeroso pubblico assiepato sulla

... la parola alle nostre Sezioni

banchina una suggestiva dimostrazione delle proprie caratteristiche di elevata sicurezza e manovrabilità. Come ribadito più volte nel corso del pomeriggio, la realizzazione dell'importante risultato, è stato reso possibile grazie al sostegno e alla sensibilità dimostrate da alcuni soggetti pubblici e privati che hanno contribuito in maniera determinante alla realizzazione dell'importante risultato. Tra questi sono stati ricordati in particolare l'Assessorato alle Politiche Sociali del comune di San Benedetto del Tronto, BIM Tronto, COOP Alleanza 3.0, Lions e Leo International, tutti presenti alla cerimonia con i loro massimi esponenti. Raccogliendo il pressante invito della presidente Mattioli, tutti gli attori presenti, nei loro interventi, hanno confermato, anche per l'immediato futuro, pieno sostegno al progetto solidale, individuando come prossimo obiettivo l'installazione nell'area portuale di una gru solleva persone, onde consentire l'imbarco e lo sbarco delle persone con disabilità o con altre difficoltà motorie. Ospite d'onore della cerimonia è stato Daniele Malavolta, presidente dell'Associazione "Liberi nel Vento" di Porto San Giorgio, circolo velico che nell'arco di un ventennio circa ha avviato centinaia di ragazzi e ragazze diversamente abili alla pratica sportiva della vela paralimpica.

SAVONA

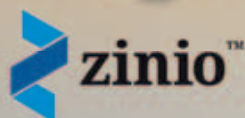
Successi di *Escape*, *Chance* e *Blue Witch* nella 39ª Regata di Natale della LNI Savona.

Una gran bella giornata di sole, con mare calmo e brezza da maestrale, ha animato la baia di Albisola con le vele della 39ª Regata di Natale della Lega Navale di Savona. La veloce 13 metri *Chance* ha subito distanziato con decisione il gruppo, facendo registrare già al termine del primo lato di bolina un distacco di 7 minuti sulla prima delle inseguitrici, la 9 metri *Escape*, che ha poi ridotto il distacco a 5 minuti dopo la seconda bolina: sarebbe quindi stato interessante vedere lo sviluppo in tempo compensato di questa sfida ma in realtà le due leader correvano in classi diverse, con percorsi di differenti lunghezze, e il loro inseguimento è finito lì. Nella Classe ORC, successo di *Escape*, *Mescal* 31 modificato di Enzo Motta e Tommaso Bisazza del Savona

Yacht Club, che ha coperto alla media di 5 nodi le 6,5 miglia del percorso completo della classe di eccellenza, seguita da *Piccola*, Grand Soleil 40 di Roberto Nasuti della LNI Savona. Nella Classe Gran Crociera si è imposta *Chance*, Varianta 44.2 di Fabio Caroli del SYC, che sulle 3,9 miglia del percorso della sua categoria ha tenuto la media di 5,2 nodi, con secondo posto per J Blu, J-92 di Luca Dotto del CV Aeroporto Genova. La Classe Libera ha visto la vittoria di *Blue Witch*, Baltic 39 di Carlo Roso e Walter Zunino del SYC, seguita da *Sol Calao*, Stag 50 di Marcello Landolfi del Club Nautico Finale, terzo di classe in tempo reale che con il suo abbuono ha rimontato e lasciato in terza posizione *Sea Bit 2*, Grand Soleil 39 di Pierluigi Debenedetti del Mirage Club Albisola. Con il successo nella classe più numerosa, *Blue Witch* si è aggiudicata l'ambito onore di iscrivere il proprio nome sull'albo d'oro del Trofeo Renzo Peri-Claudio Losito - che troneggia nella bacheca della Lega Navale savonese.



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



Available on the
App Store

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

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

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



Leggi la tua copia o abbonati a Nautica digitale su:

✓ iPad ✓ iPhone ✓ Android ✓ computer

www.nautica.it/digitale





LEGA NAVALE ITALIANA

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



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



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



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



www.leganavale.it



Sito

www.leganavalenews.it



Leggiamo



Facebook



Facebook



Twitter



Twitter



Instagram



Instagram



YouTube



YouTube

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

tel. 06.809159218 - 06.809159223
comunicazione@leganavale.it