

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

settembre - ottobre 2022

★ MARINA MILITARE ★

Quando il gas viene
dal mare

La cultura della
sicurezza in mare

Un mare di successi
per gli atleti della LNI



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

Proprietà LEGA NAVALE ITALIANA
Editore DONATO MARZANO

Direttore Responsabile
ANTONIO G. COSENTINO

REDAZIONE
MARINA PAGANO

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

CENTRALINO PRESIDENZA NAZIONALE
tel. 06.80915901-02-03

SITO WEB
www.leganavale.it

STAMPA
Fotolito Moggio - Villa Adriana, Tivoli

IMPAGINAZIONE
Stilgrafica - Roma

PROGETTO DELLA RIVISTA A CURA DI
ANTONIO G. COSENTINO

NORME PER LA COLLABORAZIONE

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

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

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

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

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

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

La Rivista è stata chiusa il 14.11.2022



AVVISO AGLI ABBONATI

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

sommario

Anno CXXV settembre-ottobre 2022

6

Quando il gas viene dal mare
di Maurizio Caldera



24

62° Salone Nautico Internazionale di Genova
di Antonio Cosentino



20

Nel santuario di Pelagos in barca a studiare i cetacei
di Marina Viola

2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

28

Salone Nautico di Brindisi: una vetrina esclusiva sul mare di Puglia
di Antonio Cosentino

44

Un mare di successi per gli atleti della Lega Navale Italiana
di Pasquale Prinzivalli

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

32

Brindisi ricorda i marinai caduti in mare
di Fabio Dal Cin

50

E la barca va sul fiume della vita
di Margherita Lamesta

8

La cultura della sicurezza in mare
di Aniello Raiola

34

La vela come lotta e prevenzione al disagio giovanile
di Carlo Donisi

54

Il mondo dei pesci: la ricciola
di Riccardo Zago

10

Le mareggiate e il cambiamento climatico
di Claudio Boccalatte

36

Un viaggio nel tempo: il Museo del Mare Antico di Nardò
di Fabio Dal Cin

58

Recensioni

14

Rocpop-Life: i fondali marini riprendono a vivere
di Mariarosaria Lumiero

60

La parola alle nostre Sezioni

16

Temperatura e livello delle acque: il Mediterraneo cresce
di Emanuele Scigliuzzo

40

Trofeo Nazionale Canoa LNI-FICK: successo per l'edizione 2022
di Giuseppe Perrini

In copertina:

Sabaudia (LT) Lago di Paola, una fase della manifestazione "Trofeo Nazionale Canoa LNI-FICK", ospitata presso il Centro Sportivo Remiero della Marina Militare di Sabaudia.



di Antonio Cosentino



L'estate che abbiamo appena trascorso è stata la prima grande stagione dopo la pandemia che ha riportato a 360 gradi le attività delle Sezioni della Lega Navale Italiana al centro della scena.

Mesi ricchi di eventi caratterizzati da un comune denominatore, una parola che è stata pronunciata in tutte le lingue: inclusione.

Un termine che se prima era semplicemente considerato con il significato di "inclusione all'interno di un gruppo" oggi, in ambito sociale, assume un significato del tutto particolare, ossia sentirsi accolti e non esclusi.

In sostanza, inclusione sociale significa eliminare qualsiasi forma di discriminazione all'interno di una società, ma sempre nel rispetto della diversità.

Un argomento delicato che non va trattato con superficialità e che, a mio avviso, non deve essere considerato "di moda". Troppo spesso ho sentito questa parola abusata nei comunicati stampa, nelle conversazioni ai tavoli, nei discorsi di chi ha raccontato i propri progetti per strappare un applauso.

Ho pensato, da persona che lavora all'interno di questa realtà, come la Lega Navale Italiana abbia avuto una visione così aperta e attuale su molti aspetti del sociale, nonostante siano trascorsi 125 anni dalla sua fondazione. Si parla della protezione ambientalistica, della cultura e della tradizione marittima, di diffusione e promozione della conoscenza del mare, degli sport marineschi, sostenendo la fruizione del mare per tutti i cittadini, con particolare attenzione alle categorie sociali meno agiate ed ai diversamente abili, dando la

possibilità di accedere a tutti in un mondo nato selettivo.

Ma il nostro Paese è davvero pronto a tematiche così importanti? Abbiamo una cultura aperta o siamo una popolazione dove la maggioranza delle persone vive il mondo solo attraverso i social convinta che sia sufficiente a farci sentire una popolazione evoluta?

Prima di parlare di inclusione, bisognerebbe analizzare meglio il tema dell'accettazione di se stessi, di come le proprie diversità siano prima di tutto accolte da noi senza pretendere che gli altri ci accolgano a braccia aperte. Prendersi per mano come persone uguali, perché anche nell'uguaglianza si tende a ricercare il difetto, l'imperfezione, la differenza che ci rende unici. Quel gesto di prendersi per mano è il primo passo per il cambiamento, per smettere di sentirsi gli uni diversi dagli altri. Accogliere ed accogliersi.

Con il progetto Hansa 303, la deriva a vela di classe paralimpica progettata a misura per avvicinare alla vela i portatori di disabilità, la Lega Navale Italiana ha aperto un mondo con un progetto molto

importante e ambizioso che vede protagoniste molte Sezioni nella nautica solidale. Tante le iniziative e convegni che vedono la LNI primeggiare. Il progetto "Mare senza barriere. A gonfie vele per la solidarietà", promosso dalla Sezione di Acitrezza con l'obiettivo di promuovere in modo inclusivo la cultura del mare, la conoscenza e l'esperienza diretta della vela e della nautica per tutti. Il progetto Erasmus "In barca per l'integrazione", promosso dalla Sezione di Olbia, nato a sensibilizzare i bambini sui temi dell'accoglienza e dell'integrazione dei rifugiati. Il convegno "Un ponte per superare insieme le barriere. Persone al servizio delle persone", che si è svolto a Roma al Circolo Canottieri Aniene, organizzato da Salvatore Cimmino, attivista e nuotatore a sostegno dei diritti delle persone con disabilità. Per promuovere e portare avanti il progetto a favore dell'inclusione sociale e per l'eliminazione delle barriere fisiche e culturali e dare visibilità a questa iniziativa Cimmino nuoterà dal Ponte Duca d'Aosta a Roma fino alla Sezione Lega Navale di Ostia, in un percorso di 55 chilometri, affrontando la discesa del Tevere.

L'iniziativa "Tutti velisti con il progetto Hansa 303", promossa dalla Sezione di Marsala, Rotary Club e Club per l'Unesco di Marsala, che punta ad avvicinare al mondo della vela i portatori di disabilità. La Sezione si è dotata di recente di un sollevatore, acquistato con il contributo dei Soci e dei sostenitori del progetto, che permette di

imbarcare e sbarcare in tutta sicurezza i velisti in carrozzina, diventando così uno dei circoli nautici meglio attrezzati della provincia per la vela paralimpica.

In questo numero si parla anche degli atleti della Lega Navale Italiana, protagonisti di un'estate di successi sportivi, degli obiettivi raggiunti dopo un duro lavoro, rinunce e sacrifici. Camilla Michelini e Margherita Bonifaccio sono Oro femminile al Campionato europeo e campionesse italiane under 19 della classe 420. Ginevra Caracciolo, velista della Lega Navale Italiana della Sezione di Napoli, è campionessa del mondo della classe ILCA 4 (ex laser 4.7). Francesco Lanciotti, atleta della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto, si laurea campione italiano nella categoria under 23 sulla doppia distanza dei 1000 e dei 500 metri, salendo sul gradino più alto del podio del K1.

Le ineguagliabili donne della Lega Navale Italiana della Sezione Taranto, che hanno dominato un anno di campionato nazionale, si aggiudicano il Campionato Italiano nella specialità "Lancia 10 remi".

La Lega Navale italiana, con i tanti progetti portati avanti dalla Presidenza Nazionale e dalle Sezioni, consente a tutti di vivere il mare.

Buon vento.



di Donato Marzano

Rieccoci dopo una estate intensa di attività che hanno riguardato tutta la Lega Navale. Nei primi mesi autunnali si sono svolti due eventi diversi ma entrambi significativi: il primo trofeo FICK-LNI il 15 ottobre, organizzato dopo oltre dieci anni al Centro Sportivo Remiero della Marina Militare a Sabaudia con la collaborazione organizzativa della FICK e con il nostro Centro Nautico Nazionale, cui hanno partecipato 44 giovani canoisti provenienti da 6 Sezioni LNI affiliate alla FICK e l'Assemblea Generale dei Soci che si è tenuta dal 27 al 29 ottobre a Salerno. Con l'AGS e in particolare con la presentazione delle linee programmatiche ho tracciato un consuntivo delle attività svolte negli ultimi due anni elencando i tanti risultati conseguiti ma anche le problematiche che affliggono la LNI ed i lineamenti delle future attività. L'Assemblea ha approvato all'unanimità le linee di indirizzo programmatico 2021-2023 che invito a leggere sul nostro sito. Nel 2021 e 2022 ho focalizzato la mia funzione di guida e indirizzo dell'Associazione nel consolidamento dei principi fondanti la LNI come fu istituita 125 anni fa, ovvero la diffusione della cultura del mare, la pratica degli sport nautici per tutti, la formazione nautica e la protezione ambientale marina, proiettandoli nel terzo millennio con una duplice azione: interna, a livello sia di PN/CDN sia nei



Il Presidente Marzano con i giovani canoisti della Sezione LNI di Mantova.

confronti delle Strutture Periferiche ed esterna, ingaggiando istituzioni, opinione pubblica, media, cluster marittimo, università e scuola.

Per avvicinare le nuove generazioni si è confermata fondamentale l'attività dei Centri Nautici Nazionali di Ferrara, Sabaudia e Taranto, ancora oggetto di un'opera di rinnovo e manutenzione di infrastrutture e mezzi nautici. Il prossimo anno si aggiungerà il Centro Nautico della Sezione di Belluno sul Lago di Santa Croce. A pieno ritmo hanno parimenti lavorato le Basi Nautiche delle Sezioni e Delegazioni lungo tutto il territorio nazionale "reclutando" migliaia di giovanissimi ai programmi dei corsi estivi. Anche nel 2022 numerosi sono stati i successi sportivi dei nostri atleti, anche con disabilità, nelle competizioni nazionali e internazionali, molte delle quali organizzate dalle strutture LNI. Sempre per stimolare lo spirito di squadra sono state erogate 12 borse di supporto all'attività agonistica.

Lo spirito di squadra e di fratellanza marittima che ha ispirato i nostri Padri Fondatori va ulteriormente stimolato dopo 125 anni: in tal senso vanno le iniziative tese a uno scambio di conoscenze e la messa a sistema di attività comuni tra le diverse Strutture, in particolare quelle contigue, così come la segnalazione dell'effettiva disponibilità di posti barca in transito per ospitare Soci di altre Sezioni e Delegazioni. Alcuni positivi riscontri segnalati da alcuni Soci indicano una maggiore attenzione da parte dei responsabili delle nostre Basi Nautiche ma è necessario, a tutti i livelli, continuare a



AGS Salerno 2022, il Presidente della LNI presenta le Linee Programmatiche 2021-2023.

vigilare affinché l'accoglienza e il far sentire a casa un nostro Socio, a prescindere da dove sia iscritto, rientri negli standard di ogni struttura.

Il 2022 si è contraddistinto per il coinvolgimento dei Ministeri di riferimento, delle Federazioni e di altri stakeholder, nonché delle Autorità locali ribadendo sempre l'importanza dell'opera della LNI per il Paese e per il territorio. Sono stati rivitalizzati il Centro Culturale per l'Ambiente e il Centro Culturale per la Formazione rispettivamente con professori universitari di fama ed esperienza provenienti da Atenei con cui sono in corso collaborazioni e con esperti nella formazione nautica che stanno già lavorando per realizzare un programma di attività di livello nelle rispettive aree di competenza nel 2023.

Al momento si contano nella Lega Navale 210 Sezioni e 49 Delegazioni. La situazione continua ad essere caratterizzata da un'ampia varietà di attitudine con la coesistenza di strutture che spiccano per iniziativa e concretezza e alcune, sempre meno, che necessitano di stimoli della PN e dei DR per perseguire concretamente le finalità di servizio dell'Associazione. Dare e non ricevere sintetizza l'essere un uomo o una donna della LNI. Un significativo segnale di inversione di tendenza nell'attenzione alle attività della LNI è rappresentato dalla crescita dei Soci dopo anni di sensibile diminuzione: si è passati dai 46960 Soci del 2020 ai 51348 del 2021, agli oltre 53000 ad ottobre 2022.

Permangono sicuramente criticità in materia di concessioni demaniali, formazione, carenza del personale della Presidenza Nazionale. Si è registrato, in particolare, un difficile confronto con alcune controparti che non sempre rico-

noscono le agevolazioni che alla LNI spettano in termini di canone ricognitorio; si tornerà alla carica con il nuovo Governo. Sul piano della formazione

è stata completata la riqualificazione degli Istruttori LNI che finalmente operano nelle nostre strutture ed è stata progettata la struttura della formazione territoriale e l'avvio di nuovi corsi nel 2023 ai Centri di Istruzione Nautica, la cui specificità e professionalità viene messa in discussione in termini concorrenziali dalla controparte privata e a volte ostacolata dalle istituzioni competenti, in particolare con l'imposizione di effettuare le 5 ore minime di pratica presso scuole nautiche. È stato ottenuto un tavolo di confronto per risolvere la problematica con una azione congiunta con FIV che dovrebbe portare ad una variante correttiva con il nuovo Governo ed è stato avviato un confronto costruttivo con CONFARCA e UNASCA per ottenere condizioni vantaggiose nel transitorio. Il personale della Presidenza Nazionale risulta assolutamente deficitario in termini numerici di organico e di specializzazione a fronte delle nuove sfide e del confronto costante con istituzioni, enti pubblici e privati. La linea di azione già condivisa con il CDN è quella di stabilizzare la posizione della Segreteria Generale ed assumere due funzionari del settore amministrativo e legale.

La situazione finanziaria si conferma anche per il 2021 sana dal punto di vista del bilancio e ciò consente di poter guardare al futuro con adeguata tranquillità, anche per poter supportare le Sezioni e Delegazioni in difficoltà.

Nel prossimo punto nave illustrerò i tanti progetti che metteremo in campo nel 2023 con le nostre strutture periferiche e con i nostri Soci, anima e cuore della LNI, al servizio del nostro Paese e al fianco dei più deboli.

Buon lavoro a tutti quanti noi.

Quando il gas viene dal mare

un'intera flotta si muove nei mari per fronteggiare la diminuzione di approvvigionamenti di GNL

*di Maurizio Caldera **



Sono saltati del tutto gli equilibri nel mondo, sia per l'aspetto economico, sia per quello delle forniture in tutti i campi. La causa è da imputare, è ovvio, allo scenario di guerra che si è generato ormai da mesi nel settore orientale europeo tra Russia e Ucraina. Lasciamo da parte l'approvvigionamento di grano, parzialmente sbloccato nelle scorse settimane, per analizzare il problema delle forniture di gas, combustibile adottato come principale risorsa sia negli usi industriali, sia in quelli domestici.

Bloccato e sabotato l'oleodotto Nord Stream, che porta gas in Europa e in Italia dalla Russia, protagoniste diventano - una volta di più - le navi, in particolare quelle definite dai marittimi le "cugine" delle più famose petroliere: sono le gasiere, infatti, quelle che oggi rappresentano la chiave di volta dei rifornimenti di GNL (Gas Naturale Liquefatto o, in inglese, LPG, Liquefied Petroleum Gas).

Possiamo affermare con orgoglio che l'Italia ha segnato un punto a proprio favore attraverso la società SNAM, che ha acquistato una nave metaniera (e una seconda la affiancherà in tempi brevi) da utilizzare anche come rigassificatrice. Con un investimento di 330 milioni di euro ha rilevato da una Compagnia norvegese la Golar Tundra, che



La mutata situazione dei flussi di gas naturale provenienti dalla Russia ha imposto una riqualificazione dei piani di approvvigionamento e stoccaggio del GNL per soddisfare le esigenze dei consumi nazionali italiani, facendo salire alla ribalta le navi gasiere, dedicate proprio a questo “tipo di carico”

può stivare fino a 170000 metri cubi di gas naturale, cioè oltre 100 milioni di metri cubi una volta riportato allo stato gassoso. Se usata come rigassificatrice, invece, la sua potenzialità è di circa 5 miliardi di metri cubi l'anno, pari a oltre il 6% del fabbisogno nazionale. Resta ancora da stabilire quale sarà la sua base di ormeggio, al momento sembra che la scelta sia orientata su Piombino (Toscana) o Ravenna, in Emilia-Romagna. Ma come avviene il trasporto del gas, altamente infiammabile, se si miscela con l'atmosfera? I codici di sicurezza stabiliti dalla normativa internazionale prevedono che venga liquefatto e trasportato a meno 160 gradi e riducendone il volume di 600 volte (lo zero assoluto è a meno 273°), riportandolo allo stato gassoso con un processo di scambio di calore con la stessa acqua di mare a temperatura naturale, e messo in grado di venire distribuito attraverso gli oleodotti nazionali. Se oggi la metaniera più grande in navigazione è lunga 345 metri fuori tutto, la storia di queste navi parte da lontano. Fu il francese Pierre Jean,

nella seconda metà degli anni Sessanta a introdurre il sistema attuale di trasporto, la tecnologia a membrane, mentre già dal 1946 l'Agipgas Prima solcava i mari con serbatoi che ricordavano delle grandi bombole, ma soddisfacevano le esigenze dell'epoca.

Oggi, intanto, una trentina di navi americane cariche di GNL (gas naturale liquefatto) hanno iniziato la spola verso i porti dell'Europa occidentale, in conseguenza del brusco aumento dei prezzi dell'energia dovuto al teatro bellico, per un totale di circa 5 milioni di metri cubi. Nello specifico, 15 metaniere statunitensi hanno l'Europa come destinazione dichiarata, mentre almeno altre 20 stanno percorrendo la stessa rotta, avendo in alcuni casi cambiato direzione rispetto all'originale destinazione estremo-orientale. Insomma, nell'emergenza il mondo non resta passivamente a guardare.

* giornalista freelance

Nella pagina a sinistra: ben quattro navi gasiere della Compagnia Shell all'ormeggio trasmettono la capacità dell'industria navale su come far fronte alle più disparate esigenze di trasporto in mare.

Sopra: la gasiera Lerici, della SNAM. A destra: in Italia l'ENI è sempre in primo piano nel settore di carburanti e combustibili; qui una gasiera del Gruppo, in servizio fino a non molti anni fa.



La cultura della sicurezza in mare



di Aniello Raiola *

Il 14 giugno scorso l'ex ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Enrico Giovannini ha adottato la direttiva per i controlli di sicurezza sulle unità da diporto durante la stagione estiva 2022.

La direttiva trova il proprio fondamento nella legge n. 172/2003 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) e nel Codice della nautica, che attribuiscono la competenza dei controlli relativi alla sicurezza della navigazione da diporto alla Guardia Costiera, prevedendo che il predetto ministro indichi per la stagione estiva i criteri per lo svolgimento dei controlli di routine sulle unità da diporto.

Questa disposizione normativa nacque con la precisa intenzione di razionalizzare i controlli in mare, evitando il deprecabile fenomeno della reiterazione in ristretti periodi di tempo dei controlli per sicurezza della navigazione effettuati sulle unità da diporto dalle diverse forze di Polizia che operano in mare. La proficua collaborazione tra le stesse, attraverso il coordinamento delle attività istituzionali di vigilanza, consente altresì il contenimento dei costi per l'Amministrazione.

La direttiva copre il periodo dal 14 giugno al 30 settembre 2022 e dispone che le Capitanerie di Porto e le forze di Polizia operanti - sia in mare che nei laghi maggiori - svolgano controlli



Giornata sulla sicurezza in mare alla LNI di Ostia, 13 maggio 2022 (foto: Sabina Turtura).



sulle unità da diporto per verificare la regolarità della documentazione di bordo, la presenza dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza e l'idoneità dei titoli abilitativi per il comando (c.d. controlli di routine). In caso di esito positivo del controllo, all'unità controllata andrà rilasciato un bollino blu autoadesivo, da applicare a cura dell'utente su un punto ben visibile dell'unità, il quale attesta l'avvenuto controllo, così da evitare ulteriori analoghi controlli di routine durante la stagione balneare in corso. Il bollino blu non è una novità; nacque nel 2012 a titolo sperimentale e da allora è stato sempre adottato per ogni stagione estiva dai ministri succedutisi, avendo avuto notevole successo. Il controllo, infatti, può avvenire anche su richiesta dell'utente alla Capitaneria di riferimento, quale atto di adesione volontaria alla campagna di sicurezza, e va ricordato che ogni anno la richiesta è davvero massiccia.

Inoltre, la direttiva rammenta che la pianificazione, la direzione e il coordinamento relativo ai controlli in materia di sicurezza della navigazione da diporto sono di competenza della Guardia Costiera. A tal fine, le Direzioni marittime, d'intesa con i prefetti, devono promuovere il concorso funzionale delle forze di Polizia alle attività di controllo in mare. Va chiarito, però, che per quelle attività che non sono correlate ai descritti controlli di routine, ciascuna forza di Polizia continua ad agire in piena autonomia, secondo le rispettive competenze. Infine, nell'ambito dei controlli la direttiva detta alcune priorità per godere di una stagione estiva sicura nel rispetto dei diversi utenti del mare:

- tutela dei bagnanti e dei subacquei, vigilando sui divieti di transito/navigazione nelle fasce di

mare destinate in modo esclusivo alla balneazione;

- vigilanza sui tratti di mare in cui è più intenso il traffico diportistico;
- prevenzione contro l'uso improprio di moto d'acqua, kite-surf, gommoni volanti e mezzi similari;
- repressione delle condotte che possano mettere in pericolo la vita umana in mare, con particolare riguardo al rispetto delle norme per prevenire gli abbordi in mare;
- applicazione della specifica normativa di sicurezza in materia di locazione e di noleggio di unità da diporto;
- salvaguardia delle aree marine protette;
- verifica sul corretto smaltimento dei rifiuti di bordo, con particolare riferimento agli oli e batterie esauste;
- vigilanza sul rispetto del limite di velocità di 10 nodi nelle zone di mare entro i 500 metri dalle coste rocciose alte e i 1000 metri dalle spiagge, salvo diverse distanze stabilite dall'ordinanza della Capitaneria locale.

Come si può facilmente rilevare, la direttiva sui controlli del diporto possiede i grandi pregi della brevità e della chiarezza, caratteristiche essenziali di una normativa di sicurezza. E il suo strumento più importante è quel piccolo bollino blu, che significa adesione del diportista ad una cultura della sicurezza in mare.

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



Le mareggiate e il cambiamento climatico

di Claudio Boccalatte *

Le coste di tutti i mari sono sempre state colpite con periodicità da devastanti mareggiate. In particolare il bacino del Mediterraneo è spesso caratterizzato da forti venti che raggiungono e superano i 100 km/h. Quando il vento si presenta con una certa intensità e persiste per più giorni, le coste direttamente esposte alla traiettoria della forzante eolica possono subire violenti attacchi a opera di onde in grado di danneggiare le strutture contro cui si infrangono, con conseguenti distruzioni o danneggiamenti di imbarcazioni e infrastrutture adiacenti alla costa.

Limitandosi agli ultimi anni, il 29 ottobre 2018 una devastante mareggiata ha colpito le coste liguri, con la distruzione dei porti di Rapallo e Santa Margherita Ligure, della strada di collegamento con Portofino, di tratti della passeggiata di Nervi, oltre alla quasi totale distruzione degli stabilimenti balneari dell'intera costa ligure, alla cancellazione di interi tratti di spiaggia sabbiosa e acciottolata, a danni ambientali come la distruzione di importanti praterie sommerse di Posidonia Oceanica.

Nel Mar Ligure, dal 1979 ad oggi si sono avute mareggiate di particolare rilevanza nel gennaio 1979, febbraio 1989, febbraio 1990, ottobre 1993, dicembre 1999, novembre 2000, dicembre 2006, dicembre 2007, marzo 2008, ottobre 2008, gennaio 2010. Più recentemente, nel gennaio 2020 l'uragano Gloria ha colpito con violenza le coste mediter-

raanee della Francia e della Spagna causando pesanti danni; nel dicembre 2020 una mareggiata ha devastato il lungomare di Napoli.

Per lo studio delle mareggiate occorre innanzitutto avere a disposizione i dati sulle onde che si sono verificate. A questo proposito sono disponibili dati sperimentali provenienti da apposite boe ondametrische, osservazioni effettuate da terra e dalle navi in navigazione e recentemente dati satellitari. Le boe e le osservazioni forniscono però dati discontinui, limitati a singoli punti, e i dati satellitari presentano un'accuratezza limitata e sono anch'essi limitati ai periodi corrispondenti ai passaggi dei satelliti sopra la zona di mare d'interesse. I grandi centri meteorologici, come il centro statunitense NCEP (National Center for Environmental Predictions), parte della NOAA (National Oceanic and Atmospheric Administration) e il centro europeo ECMWF (European Centre for Medium-Range Weather Forecasts) forniscono, oltre alle previsioni meteomarine (forecast), che stimano, sulla base di un modello estremamente complesso, quali saranno le condizioni meteorologiche e marine nel futuro, anche le ricostruzioni storiche (hindcast), cioè la miglior stima di quali sono state le condizioni nel passato, basata sui risultati del più moderno modello di simulazione disponibile, in cui vengono introdotti i dati di input di un certo momento nel passato (che sarà il



momento iniziale dell'analisi) e che viene forzato a riprodurre le condizioni osservate tramite una tecnica chiamata data-assimilation. A partire dai dati a livello globale forniti dai grandi centri, in particolare i già citati NCEP ed ECMWF, vengono poi elaborate analisi più dettagliate per le diverse zone, che forniscono le previsioni con un dettaglio spaziale e temporale maggiore. Per quanto riguarda in particolare la distribuzione del moto ondoso, i centri meteorologici forniscono (sia in forecast sia in hindcast) dati su altezza, periodo e direzione delle onde in una determinata zona in uno specifico intervallo temporale. Tali dati sono generalmente ricavati mediante appositi modelli a partire dall'andamento dei venti, fornito dai modelli meteorologici globali.

Ad esempio in Italia abbiamo il sistema di previsioni meteorologiche NETTUNO del Servizio Meteorologico dell'Aeronautica Militare, sviluppato in collaborazione con l'ISMAR-CNR di Venezia, basato sul modello numerico delle onde di terza generazione denominato WAM (WAVE MODEL), che utilizza l'equazione del trasporto dell'energia. Nella configurazione ad alta risoluzione NETTUNO-HR, il modello WAM è integrato sui mari circostanti il territorio italiano con passo di griglia di 1' (circa 1.5 km), utilizzando come forzante il vento superficiale previsto dal modello atmosferico COSMO-IT (risoluzione orizzontale 2.8 km). Previsioni ancora più dettagliate vengono fornite a livello regionale; ad esempio il DICCA (Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica e Ambientale) dell'Università di Genova pubblica giornalmente previsioni sullo stato del mare nell'intero bacino mediterraneo, con una griglia avente riso-

I danni provocati dalla mareggiata del 29 e del 30 ottobre 2018 a Rapallo (Genova), riviera ligure di levante. Andarono perdute oltre 200 imbarcazioni, in grande maggioranza da diporto.

luzione di 10 km; una griglia con risoluzione più elevata (km) copre il Mar Tirreno settentrionale e il Mar Ligure. Le previsioni relative all'altezza, direzione e periodo delle onde per un periodo di 120 ore (5 giorni) sono pubblicate su internet. Previsioni meteorologiche e marine a livello locale sono presenti anche sui siti di diverse Agenzie Regionali per la Protezione Ambientale, come ad esempio l'ARPAL (Liguria), l'ARPAER (Emilia Romagna) e l'ARPAS (Sardegna). Per la Toscana sono disponibili i dati del consorzio LAMMA (<http://www.lamma.rete.toscana.it/bollettino-mare>).

Gli studi statistici sulle mareggiate sono basati sull'analisi dei dati di hindcast forniti dai diversi Centri; ad esempio il DICCA dell'Università di Genova ha sviluppato un modello hindcast che riporta per tutto il Mar Mediterraneo i dati a partire dal 1979, validati dal confronto con i dati sperimentali raccolti da boe ondometriche. Vengono poi applicate definizioni rigorose di cosa costituisce un evento estremo (cioè una mareggiata), basate su complessi approcci di tipo statistico, percentili o condizioni di indipendenza fra diversi eventi, che vengono studiati con metodologie statistiche. Una delle principali preoccupazioni della governance mondiale è il cambiamento climatico, cioè gli effetti sul clima globale del pianeta dovuti al riscaldamento dell'atmosfera, che secondo le teorie oggi più in vigore è causato dall'azione



dell'uomo, in particolare dall'immissione in atmosfera di gas a effetti serra, soprattutto anidride carbonica proveniente dalla combustione dei combustibili fossili. Le Nazioni Unite, l'Unione Europea e i principali forum internazionali (G7, G20, ecc.) pongono questo tema al centro della propria azione. Si tratta di un evento globale, le cui conseguenze colpiscono sia le zone interne, con la progressiva desertificazione di vaste aree del mondo, sia, in maniera particolarmente grave, le zone costiere, con l'innalzamento del livello del mare e la conseguente sommersione delle zone costiere a bassa elevazione; le possibili conseguenze spaziano dalla perdita dell'ineestimabile patrimonio culturale costituito dalla città di Venezia alla cancellazione di interi stati composti da isole a bassa elevazione, soprattutto nell'Oceano Pacifico.

Il riscaldamento globale influenza gli oceani in vari modi, tra cui il riscaldamento degli strati più superficiali con modifiche alla circolazione atmosferica sopra gli oceani. Quello che si chiedono i ricercatori e che ci chiediamo ora noi, è se le mareggiate sono in aumento per effetto del cambiamento climatico o se ne abbiamo solo una maggiore percezione a seguito della diffusione di notizie, oggi molto maggiore e più veloce rispetto al passato. Per rispondere a questa domanda sono in corso programmi di ricerca da parte di università e centri di studio di diversi paesi del Mediterraneo. Come vedremo, i risultati non sono univoci. Secondo una pubblicazione scientifica del 2019 (<https://doi.org/10.1038/s41467-018-08066-0>) l'effetto dell'aumento di temperatura della superficie del mare generato dal riscaldamento globale fino ad oggi è stato un aumento medio della quantità di energia che viene trasferita dal vento agli oceani, generando il moto ondoso dello 0,47% annuo dal 1948 al 2008; questo aumento è stato più marcato negli ultimi anni: 2,3% annuo dal 1994 al 2008. Dal punto di vista geografico, l'aumento



maggior (0,58% annuo) si verifica in quello che gli autori chiamano "oceano meridionale", cioè la zona di oceano a sud di 40° di latitudine Sud, zona nella quale si ha comunque un trasferimento energetico più elevato rispetto al resto dei mari e che infatti è contraddistinta da eventi estremi particolarmente violenti. L'Oceano Pacifico ha subito un aumento medio dello 0,35%, l'Oceano Atlantico e quello Indiano dello 0,26%.

Un altro studio (<https://www.mdpi.com/2225-1154/9/1/11>) analizza il contenuto energetico delle onde delle mareggiate avute nel Mediterraneo occidentale negli ultimi 41 anni (1979-2019). Vengono studiati in particolare gli andamenti in 5 punti, tra cui il punto S5 nel Mar Ligure occidentale: in tutti i punti analizzati si è rilevata una tendenza all'aumento dell'energia media e massima annuale delle mareggiate. Un altro recente studio

La mareggiata del 29 e del 30 ottobre 2018 provocò il crollo della diga foranea che proteggeva il Porto Turistico Carlo Riva, a Rapallo (GE), sulla riviera ligure di levante. In questa immagine si vede quel che resta della diga, con il muro di protezione abbattuto dalla furia delle onde e tutte le strutture interne pesantemente danneggiate.

Nella foto in basso: la stessa mareggiata colpì la spiaggia di San Michele di Pagana, nel Golfo del Tigullio, nel comune di Rapallo. In quella zona si ebbero gravi danni alle praterie di posidonia oceanica, divelta dalla mareggiata.



italiano (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0029801820302146?via%3Dihub>) esamina l'andamento dell'altezza delle onde (massimo annuale, media annuale e massimo relativo corrispondente al novantottesimo percentile) sulla base del citato modello hindcast del DICCA dell'Università di Genova, modello che copre 40 anni, dal 1979 al 2018. I risultati di questo studio sono meno netti di quelli dello studio precedente, in quanto per alcuni indicatori e in alcuni punti si osserva un trend positivo (aumento dell'altezza delle onde), per altri un trend negativo o costante. Infine, un ultimo studio italiano pubblicato nel 2020 (<https://link.springer.com/article/10.1007/s10236-020-01419-8>) effettua una previsione basata su uno scenario di andamento delle emissioni e conseguente aumento della temperatura e del livello del mare elaborato nel 2014 dal

IPCC, pannello sul cambiamento climatico delle Nazioni Unite, lo scenario RCP8.5, il peggiore, che considera che per tutto il XXI secolo le emissioni continuano ad aumentare. Questo scenario porta a un aumento medio della temperatura di 2°C nel periodo 2046-2081 e di 3.7°C nel periodo 2081-2100; i corrispondenti aumenti del livello del mare sono rispettivamente di 30 e 63 cm. Per le previsioni sono stati impiegati 7 diversi modelli matematici sviluppati dal World Climate Research Program (WRCP), un organismo internazionale che si occupa specificamente di costruire modelli di quello che sarà il clima nel futuro. I risultati mostrano una tendenza generalizzata alla diminuzione dei parametri (altezza media, novantesimo percentile e altezza massima) delle onde, con l'eccezione di alcune zone limitate; parimenti dovrebbe diminuire il periodo delle onde.

In conclusione, i ricercatori non hanno un'opinione unanime sull'effetto del cambiamento climatico sulla frequenza e forza delle mareggiate: secondo alcuni c'è una tendenza all'aumento, secondo altri non c'è, anzi la tendenza è alla diminuzione. Questo risultato - che potrebbe sembrare paradossale, basandosi tutti gli studi su dati tra di loro coerenti, cioè sui dati dello stato del mare disponibili presso i principali centri di ricerca - dipende dalla differente metodologia impiegata e ci porta a concludere che gli attuali modelli previsionali, mentre hanno raggiunto una buona affidabilità per le previsioni a breve termine, non sono ancora sufficientemente affidabili per lo studio dei cambiamenti a medio e lungo termine.

In ogni caso le coste dei nostri mari sono sempre state contraddistinte da periodiche mareggiate disastrose, e continueranno a esserlo nel futuro; un libro sulla storia del porto di Genova cita eventi distruttivi delle strutture portuali negli anni 1138 (distruzione del molo vecchio) e 1342 (danneggiamento del ponte del pedaggio). Nonostante i progressi della tecnica ingegneristica, le strutture portuali e costiere in caso di mareggiata sono a rischio di distruzione o di gravi danneggiamenti: per quanto esse siano robuste, esisterà sempre un'onda capace di superare la loro resistenza. I moderni centri metereologici ci consentono, però, di prevedere in anticipo con sufficiente accuratezza quando, dove e con che caratteristiche una mareggiata colpirà. Nella progettazione delle strutture portuali e costiere occorre quindi considerare attentamente quale sia la mareggiata più forte alla quale possono resistere, in modo da poter essere in grado di prendere gli opportuni provvedimenti per evitare perdite di vite umane e limitare i danni alle cose quando si prevedono tempeste capaci di superare la resistenza della struttura.

* ammiraglio Ispettore (GM) in ausiliaria



di Mariarosaria Lumiero *

Il mare è un elemento indispensabile per l'essere umano. Il 90% del traffico merci è via mare, il 98% delle telecomunicazioni digitali passa attraverso il mare e, nonostante l'80% di esso sia ancora inesplorato, è fonte primaria di vita sulla Terra. Anche se meno note di quelle in ambiente terrestre, le foreste sottomarine, generate dalla presenza di grandi alghe definite strutturanti, in quanto creatrici di habitat, sono un elemento essenziale del nostro paesaggio subacqueo, ospitando una ricca biodiversità e svolgendo numerosi servizi ecosistemici, di cui giova, non ultimo, l'uomo: fra tutti, la produzione di ossigeno ed il sequestro dell'anidride carbonica. Tra le aree strategiche della Lega Navale Italiana vi è proprio la salvaguardia dell'ambiente marino in ogni senso, affinché si diffonda sempre di più la cultura del mare e degli organismi che lo popolano. Certamente degne di particolare attenzione sono le foreste sottomarine, che in molti luoghi del pianeta sono in regressione per colpa di impatti antropici diretti e per i cambiamenti climatici. L'attività umana ne determina il deterioramento, ma l'uomo può anche intervenire con un ap-

proccio costruttivo, cercando di fare il possibile affinché le acque ed i suoi abitanti siano tutelati. ROCPOP-Life è un progetto finanziato dall'Unione Europea, coordinato dall'Università di Trieste che coinvolge anche l'Università di Genova e quattro aree marine protette: Miramare, Cinque Terre, Portofino e Strugnano-Slovenia. Nasce con l'obiettivo di riforestare le nostre scogliere andando a reinserire specie del genere *Cystoseira*, grosse alghe brune tipiche del nostro Mediterraneo, alla luce di Direttive Europee (tra cui la recente *EU Biodiversity Strategy for 2030*) ed accordi internazionali (fra tutte, il *Global Biodiversity Framework* delle Nazioni Unite, con i suoi 17 targets). Il protocollo di ripristino prevede la coltura di nuove piantine, senza danneggiare i siti donatori. Nello specifico, il lavoro nasce all'interno di laboratori sino ad arrivare all'impianto nei siti marini. Precedentemente, questo lavoro di riforestazione prevedeva il prelievo ed il reimpianto di individui adulti, causando, al contempo, l'impovertimento dei siti donatori. «Nell'ambito del nostro progetto, invece, restauriamo le foreste sottomarine generate da due differenti specie di macroalghe, ovvero, *Cy-*

i fondali marini riprendono a vivere



stoseira barbata (ora *Gongolaria barbata*) nel mare Adriatico e *Cystoseira amentacea* (ora *Ericaria amentacea*) in Mar Ligure» - spiega Mariachiara Chiantore, ecologa marina dell'Università degli Studi di Genova - «utilizziamo un approccio nuovo, detto *outplanting*. Preleviamo in campo solo apici fertili di *Cystoseira* nei siti donatori (pertanto con un impatto minimo sulla popolazione donatrice) e con questi "seminiamo" dei dischetti di terracotta dove nasceranno le nuove piantine». La dott.ssa Chiantore, nell'esplicare il processo di coltivazione della *Cystoseira*, sottolinea che questa pratica innovativa non utilizza né plastiche né materiali non biodegradabili che potrebbero danneggiare, ulteriormente, l'ambiente marino. Pertanto, ROCPOP-Life è in sintonia con le direttive europee. «Trascorse tre settimane di coltura» - continua Mariachiara Chiantore - «portiamo le piantine in mare e le posizioniamo con viti e tasselli in fori fatti precedentemente nella scogliera. Quindi inizia la fase di monitoraggio, che realizziamo facendo fotografie delle piastrelle, che riportano dei tag numerati per poterle riconoscere ed in tal modo seguire la crescita delle alghe». La coltura con-

L'impianto della cystoseira è in grado di arrestare il deserto biologico senza alcun impatto ecologico, economico e temporale.

trollata consente il ripristino delle foreste marine che la natura aveva creato e che l'uomo, negli anni, ha deteriorato generando un danno su molteplici livelli, da quello atmosferico a quello alimentare. Pertanto, con il trascorrere del tempo, si rivela sempre più necessario intervenire in modo imponente con opere di restauro ecologico, perché, laddove la flora marina scarseggia o addirittura manca, è spesso impossibile una rinascita naturale. «Le foreste marine, così come quelle terrestri» - chiosa la dott.ssa Chiantore - «rappresentano alcuni degli habitat più importanti della Terra e ROCPOP-Life è un importante strumento attraverso il quale aumentare la consapevolezza dell'importanza del valore ambientale».

* giornalista



Temperatura e livello delle acque:

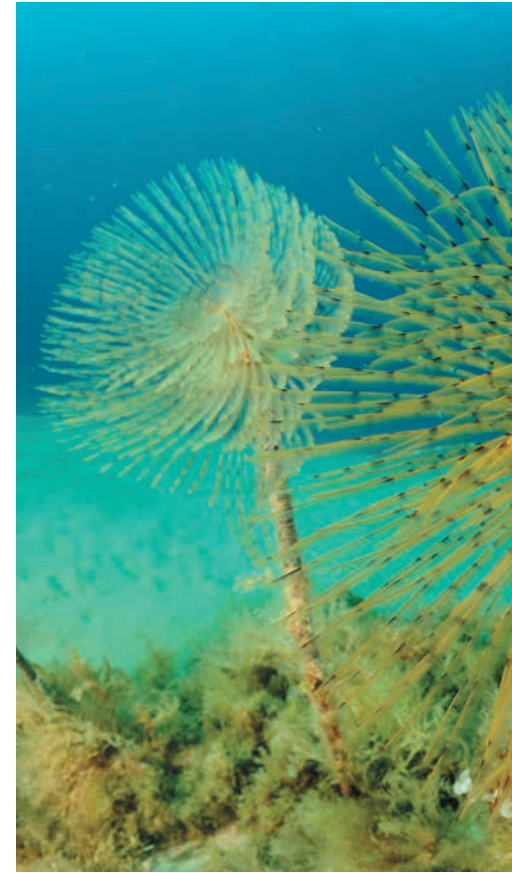
di Emanuele Scigliuzzo *

L'allarme arriva da tutti i fronti. L'atteggiamento ostile dell'uomo nei confronti dell'ambiente ci porta verso conseguenze che le previsioni di oggi ci dicono essere disastrose e difficili da arrestare. Neanche riducendo le emissioni di gas serra in maniera globale e immediata si potrebbe fermare la crescita della temperatura del pianeta. Si è instaurato un meccanismo di cui l'uomo non ha controllo nel breve termine, ma che può essere modificato cambiando abitudini e scelte subito, per vederne i risultati in futuro. Forse il problema è proprio questa distanza temporale tra azioni ed effetto, per cui non si riesce a comprendere la gravità della situazione. Questo *gap* tra l'agire oggi per evitare conseguenze che saranno gravi domani sembra non far percepire l'importanza di un'azione immediata.

Chi sembra aver preso maggiore coscienza della gravità della situazione sono i giovani, che si organizzano in movimenti e concretizzano in azioni i loro propositi. Tutti gli studi fino a oggi hanno evidenziato l'innalzamento globale delle temperature dell'aria e dei mari, ma c'è un allarme che ci tocca ancora più da vicino e riguarda il *Mare Nostrum*. Il Mediterraneo, per la sua conformazione di bacino semi chiuso sta evidenziando una crescita del 20% più veloce rispetto agli oceani mondiali. Le conseguenze non riguardano né un futuro lontano, né quello prossimo: sono già in atto. Per il lungo termine – si può prevedere entro il 2100 – il livello del mare sarà superiore di un metro rispetto a quello attuale. Dati ISTAT rilevano che il 30% della popolazione italiana vive stabilmente nei 646 comuni costieri, ossia su un territorio di 43 000 km² pari a circa il 13% di quello na-



I cambiamenti climatici si fanno sentire maggiormente nel bacino del Mare Nostrum. La delicata e ricca biodiversità è a rischio.



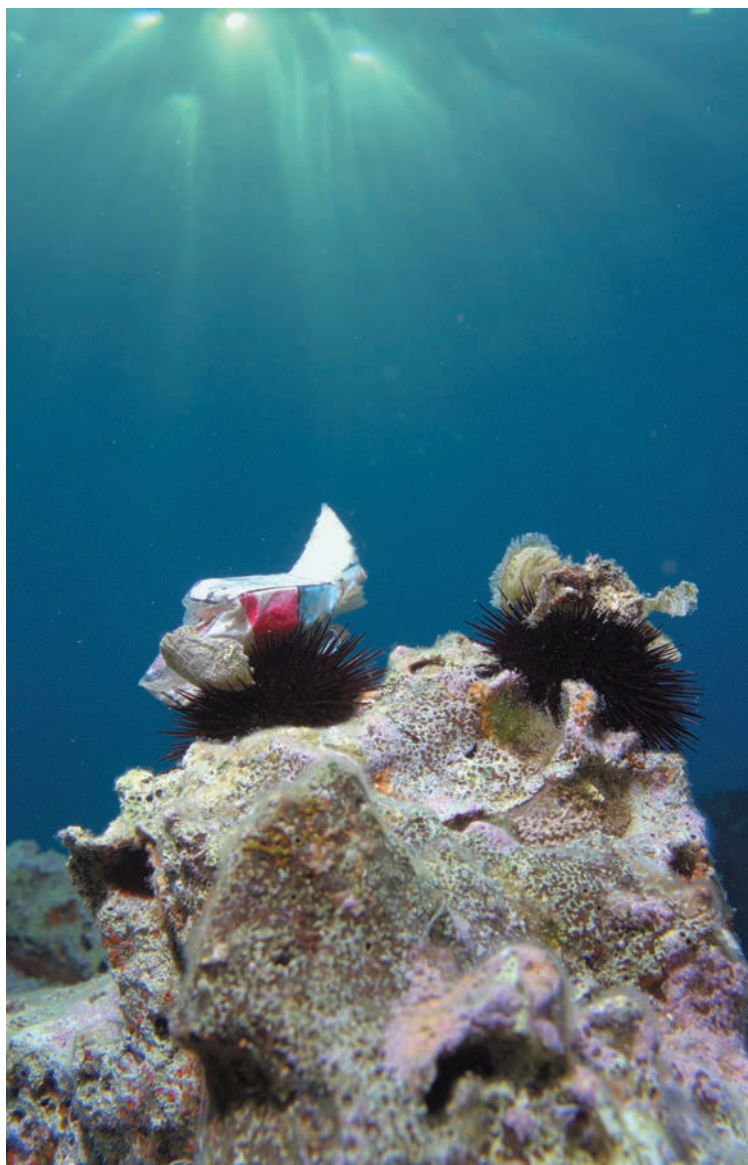
zionale. Tra attività antropica e naturali processi di erosione, le coste italiane stanno subendo una riduzione che andrà aumentando in virtù dei cambiamenti climatici già in atto. L'oceano tra il 1971 e il 2010 ha subito il 90% del riscaldamento che ha interessato la terra, e il Mediterraneo è il mare che ha aumentato più velocemente la sua temperatura. Negli ultimi sei anni le acque degli oceani hanno confermato questo *trend* di crescita delle temperature delle acque e il 2021 è stato l'anno record. Questi nuovi dati, che vanno ad aggiungersi alla situazione già critica e ben nota, sono stati rilevati da uno studio pubblicato sulla rivista *Advances in atmospheric sciences*, condotto da 23 ricercatori, fra questi anche Simona Simoncelli dell'Istituto nazionale di geofisica e vulcanologia (Ingv) e Franco Reseghetti dell'Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (Enea). Il *Mare Nostrum* è uno dei bacini più sfruttati da settori economici e anche uno dei più trafficati, un mix letale che sta portando a modifiche, in alcuni casi anche irreversibili, che interessano la ricca, ma delicata, biodiversità del Mar Mediterraneo. Secondo il report del WWF "Gli effetti del cambiamento climatico nel Mediterraneo. Sei storie da un mare sempre più caldo", nel bacino del *mare nostrum* sono presenti oggi circa 1000 spe-

Da sinistra: Mediterraneo. Il fondale marino della riserva naturale di Scandola;
a centro pagina: Malta, Mediterraneo. Stampa fotografica di vermi europei (Sabella / Spirographis spallanzani).

cie di animali aliene, tipiche dei mari tropicali, in grado di sopravvivere e diffondersi proprio grazie all'aumento delle temperature. Alcune specie endemiche invece si sono spostate verso nord alla ricerca di acque più fredde, mentre altre si stanno estinguendo un po' per le temperature e in parte per la presenza di nuove specie. Il cambiamento climatico inoltre sta devastando praterie di Posidonia e di fondali corallini. La Posidonia è una specie importantissima per il delicato ecosistema marino, e sono diverse le funzioni che svolge. Le praterie di questa pianta, che l'uomo dovrebbe far di tutto per proteggere, secondo il rapporto 2021 del WWF, immagazzinano tra l'11 e il 24% delle emissioni di CO₂ dei paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo e costituisce una barriera naturale contro i cambiamenti climatici. I fondali ricchi di questa preziosa pianta acquatica riducono



A destra: *Paracentrotus lividus*, ha una forma circolare verdastra, appiattita con un diametro fino a sette centimetri. Si trova in tutto il mar Mediterraneo e nell'Oceano Atlantico orientale dalla Scozia occidentale e Irlanda alle Azzorre, Isole Canarie e Marocco.



le energie delle onde. I depositi che si formano in modo naturale sulle nostre spiagge, invece, combattono in modo naturale ed efficace l'erosione delle coste. La Posidonia oceanica, poi, non è solo un habitat naturale per diverse specie marine, ma è anche il polmone blu: si stima che un metro quadrato di questa pianta produca quasi 20 litri di ossigeno al giorno. A mettere a rischio questo importantissimo vegetale, oltre all'attività di pesca e all'ancoraggio, è anche il cambiamento climatico. Non a caso, nei punti del bacino in cui il Mediterraneo subisce maggiormente l'innalzamento delle temperature, la Posidonia sembra sparita. A minacciarla anche le nuove specie che si affacciano nelle acque del *Mare Nostrum*, e che come abbiamo detto sopravvivono grazie alle temperature più elevate. Anche l'associazione Marevivo si è occupata, fin dalla sua fondazione, della protezione di questa

pianta sottomarina. Insieme a Lega Navale, partner nella proposta della Legge Salvamare, sono state introdotte modifiche per la promozione e l'utilizzo sostenibile della Posidonia spiaggiata. La proposta dell'associazione è quella di mantenere i *banquettes* che naturalmente si formano sulle spiagge, per sfruttarne i naturali benefici. Oggi la Posidonia rientra fra le specie protette ed è considerata tra gli ecosistemi prioritari dalla Comunità Europea. Occorre invertire la rotta e farlo velocemente.

Il tempo a disposizione per salvare il mare – quindi il nostro pianeta – sta per scadere. Il mare è la culla della vita e dobbiamo tutelarlo e difenderlo in tutti i modi contro ogni forma di inquinamento. Anche se gli effetti non sono immediatamente visibili.

* giornalista



Bacino corso-ligure-provenzale

Nel santuario di Pelagos in barca a studiare i cetacei

di Marina Viola *

Nel Mediterraneo, più precisamente nel bacino corso-ligure-provenzale, c'è una concentrazione eccezionale di cetacei che proprio qui, grazie all'abbondanza di nutrimento, hanno trovato un habitat ideale. Le specie di mammiferi che frequentano regolarmente questa area sono otto: capodoglio, balenottera comune, stenella striata, grampo, globicefalo, tursiope, zifio e delfino comune. Così, proprio perché è considerata tra le più importanti per l'alimentazione e la riproduzione dei mammiferi marini, quest'area circa venti anni fa è stata selezionata per la creazione del santuario Pelagos per la protezione dei mammiferi marini, un unicum nel Mediterraneo sia per le finalità che persegue, sia per le sue caratteristiche di gestione. Protetto in virtù di un accordo internazionale, sottoscritto a Roma nel 1999 tra Francia, Italia e Principato di Monaco ed entrato in vigore nel 2002, il Santuario è un'Area Specialmente Protetta d'Importanza Mediterranea (ASPIM) ai sensi della Convenzione di Barcellona del 1976 e si estende su



*L'avvistamento di un esemplare di
capodoglio, uno dei più grandi odontoceti esistenti,
(Capodoglio J. Picozzi Tethys).*



una superficie di 87 500 chilometri quadrati. Il versante italiano interessa Liguria, Toscana e Sardegna settentrionale. Tante specie diverse di cetacei devono però coesistere in un'area caratterizzata da elevati livelli di pressione antropica, che ne minacciano la sopravvivenza. Primo fra tutti l'elevatissimo traffico marittimo. L'accordo Pelagos nasce proprio per promuovere azioni comuni per la tutela dei cetacei e del loro habitat da tutte le cause di turbativa dovute alle attività umane. Inquinamento acustico, collisioni con le grandi imbarcazioni, catture accidentali nelle reti da pesca, inquinamento chimico e biologico di origine terrestre, inquinamento da plastiche, perturbazioni causate dal mancato rispetto del Codice di buona condotta Pelagos/ACCOBAMS ne sono un elenco parziale.

L'ambiente marino, lo sappiamo, è un patrimonio prezioso che appartiene a tutti e i cetacei svolgono un ruolo chiave nel mantenimento degli equilibri ecosistemici. Noi possiamo prendere parte attiva alla salvaguardia dei mammiferi marini di Pelagos anche grazie al programma di citizen science ideato da Tethys, la ONG italiana che dal 1986 fa ricerca scientifica nel Santuario e, allo stesso tempo, contribuisce alla sensibilizzazione, anche attraverso il coinvolgimento come volontari di persone da tutto il mondo. Nell'ambito di questo progetto educativo rientrano le crociere di ricerca organizzate dall'istituto nel Mar Ligure, a bordo di un'im-

Da sinistra: una stenella striata, il delfino più diffuso nel santuario Pelagos, molto socievole e curioso (C. Lanfredi Tethys); una balenottera comune, uno degli animali più grandi del pianeta, secondo solo alla balenottera azzurra (L. Lodigiani Tethys); la coda di un capodoglio in immersione. Questi mammiferi sono campioni di apnea e possono arrivare a una profondità di 1500 metri (S. Airoidi Tethys).

barcazione che può ospitare 11 persone oltre al team di ricerca e skipper. Non sono richiesti requisiti specifici, se non grande passione e spirito di adattamento perché si parteciperà attivamente a tutte le attività, sia quelle di ricerca sia alla normale vita di bordo, cucina e pulizie incluse. Le quote/donazioni dei partecipanti vengono impiegate dalla Onlus a parziale copertura dei costi della ricerca.

Chi sceglie di fare questa esperienza ha l'opportunità di imparare e sperimentare le diverse tecniche di indagine e l'uso della strumentazione. A bordo, inoltre, ogni giorno si tengono lezioni per i partecipanti al programma di citizen science, momenti dedicati espressamente alla sensibilizzazione. Le crociere durano una settimana, volendo anche due, ed essendo la barca impegnata in lavoro di ricerca non ha l'obbligo di rispettare il codice di condotta previsto invece per i diportisti e gli operatori di whale watching, offrendo così un punto di osservazione unico. Ciò non significa che non si cerchi in ogni modo di limitare il più possibile di disturbare le



Le foto sono concesse a titolo gratuito dall'Istituto Tethys a corredo esclusivamente di questo articolo.

diverse specie di cetacei.

Responsabile del Cetacean Sanctuary Research, uno dei due progetti a lungo termine dell'Istituto Tethys, è Sabina Airoidi che ci ha spiegato la fondamentale importanza di proteggere i cetacei del Mediterraneo. "Queste specie, protette da tutte le convenzioni internazionali, si trovano al top della rete trofica e quindi, proteggendo loro, si protegge tutto l'ambiente in cui vivono. Infatti, sono definite specie ombrello". Parliamo, insomma, di una sorta di reazione a catena per cui quando si riesce a mitigare gli impatti di origine antropica su di loro, che sono anche molto sensibili, agli inquinanti per esempio, si finisce per difendere tutto l'ambiente in cui vivono. "Non dimentichiamo poi" - ci ricorda - "che sono animali iconici, carismatici, e quindi un perfetto ponte tra scienza e sensibilizzazione".

Ma la vera notizia bomba la dottoressa la tiene per ultima. "I più recenti studi finanziati dal Fondo Monetario Internazionale hanno evidenziato quanto i grandi cetacei giochino a favore

della lotta contro i cambiamenti climatici 'fertilizzando' il fitoplancton. Questa componente fondamentale degli oceani produce circa il 50 per cento dell'ossigeno presente nell'atmosfera e assorbe il 40 per cento della CO2 prodotta dalle diverse attività umane". È evidente che il fitoplancton è fondamentale. Questo è composto da alghe unicellulari, invisibili a occhio nudo, che stanno sulla superficie dell'acqua poiché hanno bisogno di luce per la fotosintesi. Hanno però bisogno anche dei nutrienti, che invece si trovano sui fondali. "I grandi cetacei" - prosegue - "con i loro movimenti verticali lungo la colonna d'acqua (il capodoglio arriva fino a 1500 metri) portano in superficie quei nutrienti necessari al fitoplancton che stanno sul fondo e li mettono a disposizione delle alghe unicellulari". Per non parlare delle deiezioni delle balene, che sono ricchissime in ferro e altre sostanze fondamentali per la fertilizzazione del fitoplancton.

Per finire, questi cetacei trasportano il fitoplancton dalle zone ricche a quelle più povere durante le loro migrazioni. Persino morendo, finendo a grandi profondità, sottraggono tonnellate di carbonio dall'ambiente. Insomma, difendere i cetacei vuol dire difendere l'intero ecosistema marino. Pelagos è la loro grande casa nel Mediterraneo e un bene prezioso per il nostro mare.

* giornalista

*Innovazione e sostenibilità,
tecnologia multispecialistica e futuro;
168 eventi per un tutto esaurito al:*



Il 62° Salone Nautico Internazionale è stato particolarmente atteso ed ha confermato il ruolo di Genova regina del mare, esaltando l'eccellenza della nautica, l'alta qualità dei prodotti e il saper fare di un comparto fiore all'occhiello del Paese Italia. Uno spazio espositivo di oltre 200mila metri quadri fra terra e acqua (con l'85% delle aree all'aperto), che ha visto la presenza di 1000 espositori in rappresentanza di tutti i continenti suddivisi in 5

Genova. la senatrice Stefania Pucciarelli in visita allo stand della LNI si intrattiene con il Presidente Nazionale, ammiraglio Donato Marzano e con il delegato regionale della Liguria, ammiraglio Roberto Camerini.

62° Salone Nautico Internazionale di Genova

*di Antonio Cosentino **



aree tematiche: Yachts & superyachts, Sailing world, Boating discovery, Tech trade e Living the sea.

Lo straordinario aumento dei biglietti venduti con il 37% in più rispetto al 2021 e gli spazi espositivi sold-out già nel mese di giugno sono stati la tangibile testimonianza del clima di attesa e di fiducia che si è respirato attorno al Salone di quest'anno.

Un Salone dove i risultati hanno superato le

Genova, l'ex ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, si intrattiene con il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana.





*Il disegnatore e velista Davide Besana con l'ammiraglio Donato Marzano.
Nelle altre foto una vista dall'alto del porto di Genova e due momenti degli incontri che si sono tenuti presso lo stand della LNI.*

aspettative e, oltre al successo di pubblico e di business, è stato soprattutto efficiente in un momento eccezionale per la nautica, che è cresciuta del 31,1%, con un fatturato di 6,1 miliardi di euro e una forza lavoro che ha registrato un aumento del 9,7%.

Sei giorni di manifestazione che hanno visto 168 eventi tra convegni, seminari, *workshop*

tecnici, conferenze e 4463 prove in mare. Il fascino della vela, l'importanza della promozione del nostro territorio, il mare, e la grande sfida per la sostenibilità si sono trasformati in un palcoscenico di eventi collaterali, e la Lega Navale Italiana, come ormai consuetudine in occasione del Salone Nautico Internazionale di Genova, non poteva mancare all'appuntamento. Il Presidente Nazionale della LNI, l'ammiraglio Donato Marzano, ha presenziato all'inaugurazione del Salone e ha portato il suo indirizzo di saluto in occasione degli eventi in programma intrattenendosi presso lo stand istituzionale della LNI. L'ammiraglio Marzano e il delegato regionale della Liguria, ammiraglio Roberto Camerini, hanno accolto



Il più grande Salone del Mediterraneo, punto di riferimento imprescindibile per il settore della nautica da diporto in Europa e nel mondo.

le numerose autorità civili e militari presso lo stand, come l'ex ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, prof. Enrico Giovannini, l'ex sottosegretario di Stato alla Difesa, sen. Stefania Pucciarelli, il capo di Stato Maggiore della Marina Militare, ammiraglio Enrico Credendino, e il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ammiraglio Nicola Carlone.

Due stand e diverse iniziative per raccontare quanto viene fatto dai Soci e parlare dell'importanza del mare, da 125 anni al centro della missione dell'Associazione. Visitando gli stand i visitatori hanno potuto conoscere da vicino tutte le possibilità offerte dall'Associazione per avvicinarsi alla cultura del mare e allo sport per tutti, senza distinzioni di età, abilità psico-fisica o condizione sociale ed economica ma anche per parlare delle principali aree di interesse: cultura del mare, nautica solidale e sport.

L'incontro con il giornalista, illustratore e velista Davide Besana è stato l'occasione per parlare dell'iniziativa velico-culturale "Cento giorni nel Tirreno", a bordo della sua barca Midva, sostenuta dalla Lega Navale Italiana, grazie al supporto dato da numerose Sezioni. Durante l'incontro, Besana ha ripercorso alcune tappe significative della sua lunga esperienza in mare e della sua opera, sottolineando l'importanza di agire in favore della salvaguardia dell'ambiente marino. Un incontro che ha ricevuto un'accoglienza molto positiva nel pubbli-

co e tra i giornalisti presenti e un'occasione per future collaborazioni.

Successivamente si è tenuto un evento dedicato alla pratica sportiva e all'inclusione sociale su imbarcazioni Hansa 303, che consentono a persone con gravi disabilità di vivere completamente il mare e la vela. L'incontro, introdotto e moderato dall'ammiraglio Roberto Camerini, ha visto la presenza dei relatori Roberta Talamoni (psicologa e vicepresidente della Sezione LNI La Spezia), Umberto Verna (consigliere nazionale LNI e formatore Hansa 303) e Francesco Costa (presidente della Borgata Marinara La Spezia Centro). Al termine dell'incontro ha portato un saluto il presidente della Federazione Italiana Vela, Francesco Ettore, che ha sottolineato l'importanza di una stretta collaborazione tra FIV e LNI anche in vista di iniziative che riguardano il parasailing.

Gli eventi della LNI si sono conclusi lunedì 26 settembre con l'incontro con il responsabile dell'Ufficio Sport e Agonismo LNI, Giuseppe Perrini, che ha illustrato le attività di formazione sportiva nelle strutture della Lega Navale Italiana, con la testimonianza dei giovani del Centro Nautico Nazionale di Ferrara - Lago delle Nazioni, alla presenza dei studenti degli Istituti Nautici di Genova con i loro docenti.

* giornalista

Salone Nautico di Brindisi: una vetrina esclusiva sul mare di Puglia

di Antonio Cosentino *



L'eccellenza della nautica da diporto al centro della scena

Il Porto Turistico Marina di Brindisi ha ospitato dal 12 al 16 ottobre la 18esima edizione del Salone Nautico di Puglia, un'area espositiva di 20 000 mq in cui i visitatori hanno potuto ammirare 250 imbarcazioni tra yacht, motoscafi, catamarani, gommoni e motori. Non solo nautica da diporto. Accanto ai settori della cantieristica e

dell'accessoristica nautica, sono stati valorizzati gli sport del mare, la subacquea, il turismo nautico, la sicurezza in mare, il turismo balneare, la pesca industriale e sportiva. Ampio spazio è stato dedicato alle persone con disabilità a dimostrazione degli innumerevoli vantaggi che la pratica degli sport in acqua garantisce, indipendentemente dalle condi-



L'intervento del Presidente Nazionale della LNI, ammiraglio Donato Marzano, al Salone Nautico di Brindisi. Sopra: la conferenza stampa (foto: 1° Lgt. Antonino Bruno).

zioni fisiche e mentali di ognuno. Centrale è stato il tema della sostenibilità ambientale, per far conoscere e promuovere ad un vasto pubblico le tecnologie più idonee a tutelare il mare e le aree costiere. Un largo spazio espositivo ha coinvolto adulti e bambini, per diffondere compiti, competenze e informazioni sulle norme di sicurezza da rispettare quando si va in spiaggia, in mare, a pesca, nelle aree marine protette, nonché importanti indicazioni e suggerimenti ai fini della tutela del patrimonio costiero e l'ecosostenibilità dell'ambiente marino per un uso consapevole, corretto e sicuro della risorsa mare.

Questa importante manifestazione ha offerto l'occasione per ribadire la volontà della Regione Puglia di porre la blue economy al centro della strategia di sviluppo del territorio e quindi della nuova programmazione regionale e di far crescere in maniera sinergica un settore che è strategico e per cui la Puglia può



rappresentare un'eccellenza a livello nazionale. Il mare di Puglia è una preziosa risorsa su cui investire per sviluppare, in chiave sostenibile, le attività economiche legate al mare: nautica, turismo, pesca, sport.

Alla cerimonia inaugurale hanno preso parte oltre ad autorità locali, regionali e rappresentanti delle Forze Armate, il Presidente

Salone Nautico di Brindisi: una vetrina esclusiva sul mare di Puglia



Nazionale della Lega Navale Italiana Donato Marzano, il Vice Presidente di Confindustria Nautica Piero Formenti, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi. Durante il saluto in occasione della cerimonia inaugurale, l'ammiraglio Marzano ha posto l'accento sulle attività che la Lega Navale Italiana svolge e sull'importanza socio-economica della nautica da diporto osservando che vetrine come lo SNIM sono opportunità preziose per la Puglia. E poi il rapporto con i giovani, che sono il nostro futuro, la protezione del mare e l'inclusione marittima. Accompagnato dal Delegato Regionale per la Puglia Andrea Retucci e dal Presidente della Lega Navale di Brindisi Salvatore Zarcone, l'ammiraglio ha incontrato numerosi studenti delle scuole presenti e rilasciato interviste ai media locali. Ha visitato lo stand allestito dalla sezione brindisina della Lega Navale Italiana, un funzionale infopoint dedicato ai visitatori del Salone e ai tantissimi studenti che hanno avuto modo di scoprire quale sia il ruolo della LNI e in quali direzioni e settori venga profuso, con passione e competenza, il proprio impegno. Significativo il rapporto con il territorio, le istituzioni, il mondo della

scuola e naturalmente quello sportivo.

Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, durante la conferenza stampa di presentazione del Salone ha dichiarato: "Ci piacerebbe che la nautica pugliese avesse una particolare specializzazione, in termini di telemedicina, per consentire a tutte le persone che vanno per mare, di farlo con determinate sicurezze, a cominciare dal monitoraggio. È un elemento di grande tranquillità per tutti e anche di sfida: è un mercato larghissimo che le nostre imprese informatiche potrebbero vivere insieme alle imprese nautiche. È lanciata la sfida della Puglia che vuole costruire la rivoluzione della nautica di porto nel rispetto dell'ambiente, della costruzione di legami e di valori".

* giornalista



Il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, posa con un giovane della sezione della LN di Brindisi. Accanto e sotto: lo stand allestito dalla Sezione della Lega Navale Italiana di Brindisi, (foto: 1° Lgt. Antonino Bruno).





Brindisi ricorda i marinai

caduti in mare

di Fabio Dal Cin *

L19 settembre 2022 è stata celebrata a Brindisi, davanti al monumento nazionale “Marinaio d’Italia”, la “Giornata della Memoria dei marinai scomparsi in mare”, giunta al 79° anniversario. Un momento di riflessione e preghiera ed una città, Brindisi, “la cui generosa popolazione nonostante le replicate offese dal mare e dal cielo, le numerose vittime della ferocia nemica e le privazioni indicibili causate dalla sospensione di ogni traffico, mai piegò l’animo...” (parte della motivazione della Croce al Merito di Guerra conferita alla città nel 1919).

Alla cerimonia, presieduta dall’ex sottosegretario di Stato alla Difesa, Stefania Pucciarelli, accompagnata dal sottocapo di Stato Maggiore, ammiraglio di Squadra Giuseppe Berutti Bergotto, ha partecipato il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio di Squadra Donato Marzano, unitamente ad autorità civili, militari, religiose associazioni d’arma, Croce Rossa Italiana e giovani rappresentanze della Lega Navale di Brindisi.

Il senatore Pucciarelli, nel corso del suo intervento, dopo aver reso omaggio alla Bandiera di Guerra del 1° Reggimento San Marco e alla Bandiera della Marina Mercantile, “in questa città di intime radici marinare e nell’evocativa cornice del Monumento al Marinaio d’Italia, eretto nel 1933 per iniziativa della Lega navale Italiana”, ha ricordato “tutti quei Marinai – militari e civili – che, in mare o per il mare, hanno trovato la morte o sono risultati dispersi” ed ha infine tributato un particolare pensiero “a chi, tra Loro, ha nell’immensità delle acque la propria, nota o ignota, sepoltura”.

“Il ricordo dei nostri caduti onora e tramanda il legame che unisce l’Italia al mare, un legame indissolubile, dalla cui sua solidità dipendono la nostra

*Veduta di Brindisi dal monumento al Marinaio d’Italia.
Nella pagina a fianco: l’ex sottosegretario di Stato alla Difesa, sen. Stefania Pucciarelli, firma il libro d’onore posto all’interno della Cappella del sacario;
accanto: il monumento al Marinaio d’Italia.*

Il monumento "Marinaio d'Italia", inaugurato il 4 novembre del 1933, è stato eretto per iniziativa della Lega Navale Italiana.

prosperità e il nostro futuro. E' innegabile quanto il mare, sotto diversi punti di vista – dal sostentamento alimentare, a quello economico, della difesa e sicurezza, della resilienza, dello sviluppo sociale, delle relazioni internazionali, delle interconnessioni, delle comunicazioni e della sostenibilità ambientale – sia importantissimo e che, di conseguenza, sia indispensabile per l'esistenza, la sussistenza e la prosperità della nostra stessa società". Queste le parole del sottocapo di Stato Maggiore.

La commemorazione dei marinai caduti in mare, come ogni anno, ci riporta indietro nel tempo, al lontano gennaio del 1932, quando la Lega Navale italiana bandì un concorso nazionale per il progetto del "Monumento al Marinaio", rivolto ad architetti e scultori italiani, da erigersi sulla zona costiera "Posillipo" del porto di Brindisi, di fronte alla scalinata delle Colonne Romane. Fra i 92 progetti presentati, fu decretato vincitore il lavoro "Sto come torre" dell'architetto Luigi Brunati e dello scultore Amerigo Bartoli, dalla forma ispirata ad un timone. Un'opera monumentale la cui cripta è suddivisa in nicchie silenziosamente separate per tipologia di reparto e contenenti i numeri e

i ruoli del personale caduto in mare. In fondo, l'abside con l'altare in pietra bianca di Trani e la statua in bronzo della Vergine Stella del Mare.

Il monumento, inaugurato il 4 novembre del 1933 alla presenza del re Vittorio Emanuele III, oltre che di Achille Starace, conserva nella cripta sacrario posta alla base le lastre in marmo nero con i 6850 nomi dei marinai della Marina da Guerra e della Marina Mercantile, morti a partire dal 1860. All'interno è collocata la campana di poppa della corazzata *Benedetto Brin*, tragicamente affondata nel 1915 nel porto di Brindisi. Sul piazzale superiore del monumento sono collocate due ancore appartenenti alle corazzate austro-ungariche *Tegetthoff* e *Viribus Unitis*, e i due cannoni in dotazione a sommergibili anche essi austro-ungarici. La scelta di erigerlo nella città di Brindisi fu presa alla luce del ruolo centrale che ebbe la città salentina durante la Grande Guerra, ruolo suggellato dal conferimento, nell'ottobre del 1919, dell'onorificenza della Croce di Guerra da parte dell'ammiraglio Paolo Thaon di Revel.

Data importante e carica di significato storico, il 9 settembre è l'anniversario degli affondamenti della corazzata *Roma* e dei cacciatorpediniere *Ugolino Vivaldi* e *Antonio Da Noli*, avvenuti all'indomani dell'armistizio e durante i quali persero la vita oltre 1700 marinai.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance



La vela come lotta e prevenzione al disagio giovanile

di Carlo Donisi *



Alcune immagini che ho ricevuto mi hanno riportato alla mente progetti di vela che conosco bene, sia di lotta sia di prevenzione del disagio giovanile.

Le immagini arrivavano dalla L.N.I. Sestri Levante, dopo la devastazione lasciata da vandali della prima notte del nuovo anno, fra barche da canoa e canottaggio distrutte per un ingente ammontare dei danni.

Vandali, baby gang, segni di disagio sociale giovanile affrontati anche attraverso tre tipologie di progetti liguri, che hanno dato seguito a vari filoni, alcuni esauriti, altri ancora in corso.

- Primo progetto, di lotta al disagio giovanile: "Doppiavela Solidale". Stefano è un Esperto Velista della L.N.I. Savona, istruttore di vela F.I.V. e F.F.V., ed è anche un poliziotto di quartiere che da diversi anni persegue giovani teppistelli avviati alla carriera da delinquenti. Quando li prende, capita che il tribunale minorile metta qualcuno di loro davanti alla scelta fra la detenzione o un percorso di reinserimento nella società civile che prevede, fra l'altro, speciali corsi di vela, da frequentare con comprovato profitto, condotti proprio da Stefano sulle barche dell'Associazione Matti per la Vela, e in passato anche sul cabinato sociale della Lega Navale savonese per le prime uscite. Nelle crociere di vela d'altura fra Liguria e Corsica o Sardegna, i giovani imparano a far vela ma soprattutto a "stare insieme sulla stessa barca", come è necessario fare anche nella società civile, e si responsabilizzano, rispettano gli altri e hanno cura delle attrezzature, perché dall'equipaggio e dalla barca dipende l'esito delle traversate e la vita di tutti. Funziona. Infatti il progetto è tutt'ora operativo (anche se in stand by-pande-



*Accanto: i danni provocati dai vandali alla LNI di Sestri Levante;
alcune immagini del Progetto Vela Maestra LNI Savona.*

mia), con la novità di uno Show 29 in ristrutturazione, cui collaborano attivamente anche i giovani allievi e che diventerà la nuova barca scuola di "Doppiavela Solidale".

- Secondo progetto, ancora di lotta al disagio giovanile: "Cala Vele". Roberto è un velista genovese di grande esperienza e anche dirigente A.S.L. che nel 1996, con la collaborazione fra il S.E.R.T. dell'A.S.L.2 Savonese, l'Istituto Nautico Leon Pancaldo e la L.N.I. Savona, ha realizzato a bordo della nave scuola del Nautico (Ketch di 18 metri) un progetto per la riabilitazione di persone ex dipendenti da sostanze stupefacenti. Non sembrerebbe un esempio pertinente con quello di vandali e teppisti ma in entrambi i casi entra in gioco il particolare potere della vela come strumento (anche) rieducativo. Un nuovo filone di questo progetto continua tutt'oggi, in collaborazione con la Onlus Il Barattolo di Varazze, imbarcando persone con altri tipi di problemi (disabilità mentale), sulla stessa magnifica barca.

- Terzo progetto, questa volta di prevenzione del disagio giovanile: "Vela Maestra", da un'idea di Carlo, esperto velista della L.N.I. Savona, nata nel '96 nei contatti con il sopraccitato Roberto e con Francesco, lo psicologo che seguiva i giovani del progetto del S.E.R.T. La vela, che fa sviluppare nell'individuo l'abilità a fronteggia-

re con successo la temibile forza degli elementi (mare e vento), ha la capacità di generare quella autostima che è un potente antidoto al disagio giovanile. Nel progetto "Vela Maestra", composto da una uscita settimanale, o anche meno, la vela viene per così dire assimilata in più anni da ragazze e ragazzi segnalati da insegnanti che ne conoscono lati deboli da rinforzare con l'autostima, per evitare che il disagio possa compromettere il loro sviluppo.

Se è necessario che gli istruttori dedicati a questo genere di progetti abbiano una particolare empatia, non servono invece conoscenze specifiche in campo medico perché, come raccomandato dallo psicologo, bisogna lasciare che nell'equipaggio giovanile "costretto" nello spazio di una barca si sviluppino la dialettica e le dinamiche di gruppo: dove il bullesso capirà di aver bisogno degli altri e di dipendere dalla loro collaborazione alle manovre, il timido e/o pauroso si sentirà utile e apprezzato alla scotta della randa che lasca prontamente sotto raffica. Con l'accorgimento di evitare eventuali prove di tipo agonistico ai soggetti non competitivi, che altrimenti abbandoneranno il progetto. Dopo tre lustri e altrettanti equipaggi (una ventina di giovani imbarcati a 11 anni e sbarcati a 16) sulle derive e il cabinato sociale della L.N.I. Savona, ma anche su barche di soci, il progetto "Vela Maestra" non è più operativo, ma per qualche ragazzo e ragazza ha funzionato con tangibili riscontri, come riconosciuto anche da alcuni genitori.

Tornando ai vandali di Sestri Levante, - ma anche ad altri giovani teppisti che in molte località liguri si stanno distinguendo per la distruzione dei giochi per bambini e delle panchine nei parchi pubblici (solo a Savona i danni hanno già superato un'ottantina di migliaia di Euro) - sarebbe davvero un servizio di pubblica utilità poterli avviare a percorsi di recupero che prevedano, fra l'altro, progetti di vela per la lotta al disagio giovanile del tipo di quelli sopraccitati, per provare a farne persone responsabili e rispettose della vita in comunità.

È sarebbe altrettanto utile promuovere progetti di vela per la prevenzione del disagio giovanile, con la collaborazione fra scuole e sezioni L.N.I. o circoli velici con i requisiti per questo genere di impegno sociale.

* socio LNI Savona



il Museo del Mare Antico di Nardò

*di Fabio Dal Cin **



Insedimento del Frascione - riproduzione della Villa del Veterano.

Il Salento, in Puglia, è terra contesa tra due mari, battuta dal vento e crocevia di eroi, guerrieri o semplicemente di popoli in fuga. Le vie marittime del passato hanno influenzato queste terre, determinando rapporti, scambi commerciali e reciproche influenze. Una vocazione marittima confermata dai risultati ottenuti grazie alla ricerca archeologica subacquea del secolo scorso e le cui testimonianze (reperti) sono tutt'oggi oggetto di studio e a disposizione dei visitatori più curiosi. Con queste premesse, all'interno di antichi borghi marinari, è ancora possibile stupirci e conoscere realtà formidabili, che ci riportano indietro nel tempo accompa-

gnandoci in viaggi immaginari nel passato. Una di queste è il Museo del Mare Antico di Nardò (Lecce), città di antichissime origini che si estende fino al confine con la zona di Taranto.

Il Museo del Mare Antico di Nardò è una finestra sulla storia del Mar Mediterraneo, un'unica grande sala espositiva attraverso la quale è possibile "navigare" a ritroso nel tempo, conoscere tecniche di pesca, modelli di società e piccoli aneddoti sui popoli che ci hanno preceduto.

Il Museo, la cui gestione è oggi affidata all'Associazione *The Monuments People*, è un piccolo gioiello che nasce grazie alla collaborazione tra Comune, Soprintendenza ABAP per le province



di Brindisi, Lecce e Taranto e Dipartimento per i Beni Culturali dell'Università del Salento. Oggi ospita importanti reperti di età romana provenienti da indagini archeologiche effettuate nel mare e lungo la costa neretina. Skipper del mio viaggio virtuale è stata la dott.ssa Oda Calvaruso, che, con puntualità, semplicità e tanta passione, mi ha accompagnato attraverso i mari a volte poco noti dell'antichità.

L'area museale è ben organizzata, funzionale e in grado di offrire al visitatore un'esatta riproduzione di antiche società. L'obiettivo è raggiunto grazie anche alla presenza di plastici, indispensabili per associare gli straordinari ritrovamenti esposti alle loro modalità di utilizzo, ad usi e costumi delle popolazioni che colonizzarono queste terre fra il II sec. a.C. e il III sec. d.C.

Le riproduzioni che colpiscono maggiormente si riferiscono al sito archeologico di Frascone, nella Palude del Capitano, dove la sequenza stratigrafica e le evidenze messe in luce permettono di ipotizzare l'esistenza di un edificio (villa) detto del "Veterano", databile al II secolo a.C., e di un villaggio di pescatori risalente alla seconda metà del III sec. d.C. La Villa del Veterano, di cui non si conoscono le dimensioni reali, fu edificata in età tardo repubblicana su un insediamento preesistente (forse una fatto-



A sinistra: insediamento del Frascone - utensili per attività di pesca; a centro pagina: relitto di S. Caterina - parte del carico ritrovato.

ria ellenistica). La villa era probabilmente specializzata nella produzione di vino e olio sia per autosussistenza sia per commercio. Particolarmente interessanti sono i frammenti di *dolia*, grandi contenitori in terracotta, che venivano utilizzati per custodire le derrate alimentari nei magazzini. All'interno del sito, nei pressi della facciata verso il mare, è stato trovato il "tesoretto monetale", un gruzzolo seppellito volutamente all'interno di un vasetto in ceramica, rotto intenzionalmente nella parte superiore per inserirvi una grande quantità di monete d'argento: 125 monete d'argento, di cui 122 denari e 2 quinari romano-repubblicani e un denario emesso in Africa a nome del re Giuba di Numidia. Le monete risalgono a un periodo compreso tra la metà del II secolo a.C. e il 44 a.C.; appartenevano con tutta probabilità a un soldato impegnato nella spedizione di Cesare in Africa che si concluse con la sconfitta a Tapso di Giuba I



In alto a destra: Museo del Mare antico - parte dell'esposizione museale.



di Numidia e dei suoi alleati pompeiani. Il militare, per motivi non noti, non tornò mai più a riprendersi il tesoretto e la villa probabilmente fu abbandonata.

Nella seconda metà del III sec. d.C. il sito viene occupato di nuovo, ma con tutt'altra funzione: abitazioni molto semplici, a un solo ambiente, affiancate e modulari, realizzate con muri a secco in pietrame non squadrate, pavimenti in terra battuta e pareti rozzamente intonacate. Pesi da rete in ceramica e in piombo, ami in bronzo e chiodi a sezione quadrata da carpenteria navale rivelano che i suoi abitanti erano dediti alle attività di pesca. L'insediamento sembra identificabile con uno di quei villaggi "di servizio" al territorio che punteggiano le coste del Salento in età romana, le "appendici costiere". Seguono settori dedicati ad utensili e tecniche di pesca, conchiglie, patelle e gusci di molluschi utilizzati a scopo ornamentale per la creazione di brac-

ciali e collane. In fondo alla sala è presente "una fetta di nave" con anfore la cui integrità trae in inganno. Non si tratta infatti di riproduzioni, ma di materiale recuperato in mare e perfettamente conservato: parliamo di oggetti "custoditi" dal relitto di *Santa Caterina*, una nave mercantile del II secolo a.C. situata a circa 300 m dalla costa di Punta dell'Aspide (Santa Caterina di Nardò), a una profondità di ca. 22-23 m. I resti della nave romana, individuati nel 1982 dal nucleo dei Carabinieri di Gallipoli, si presentavano adagiati sul fondo sabbioso, inclinati e poggiati su un lato, con un carico di anfore greco-italiche sparse su una superficie di 20x5 metri. Le anfore, di tipo greco-italico tarde, probabilmente di produzione locale (capacità massima fino a 36 litri) erano utilizzate per il trasporto di vino. Attualmente il relitto è coperto da sacchi di sabbia e da una rete metallica per proteggerlo da attività clandestine.

Quanto appena descritto, non esaurisce gli argomenti, ma soprattutto non sostituisce la professionalità dello staff del museo, per cui l'invito è di visitare il Museo del Mare Antico di Nardò unitamente alle bellezze di questa straordinaria città del Salento.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance





Trofeo Nazionale Canoa LNI-FICK: successo per l'edizione 2022

*di Giuseppe Perrini **

Una splendida giornata di sole sul Lago di Paola a Sabaudia ha fatto da cornice al Trofeo Nazionale Canoa organizzato dalla Lega Navale Italiana (LNI) e dalla Federazione Italiana Canoa Kayak (FICK). La manifestazione, ospitata dal Centro Sportivo Remiero della Marina Militare con la collaborazione organizzativa del Centro Nautico Nazionale LNI di Sabaudia, è stata fortemente voluta e sostenuta dal Presidente Nazionale LNI Donato Marzano insieme al Presidente Federale FICK Luciano Buonfiglio. L'obiettivo del Trofeo è di rafforzare la sinergia tra Lega Navale, Federazione e Marina Militare e favorire l'avvicinamento dei più giovani alla pratica sportiva, al rispetto per l'ambiente e alla promozione dei valori etici della canoa. Dopo oltre dieci anni dall'ultima edizione, lo scorso 15 ottobre sono



tornati a sfidarsi nelle acque del Lago 44 giovani canoisti (categorie allievi, cadetti e ragazzi) provenienti da 6 Sezioni della Lega Navale Italiana affiliate alla FICK: Bari, Lido di Ostia, Mantova, Molfetta, San Benedetto del Tronto e Taranto. Le Sezioni pugliesi hanno dominato la classifica. Al primo posto si è posizionata la Sezione LNI di Molfetta, in seconda posizione la Sezione LNI di Bari, al terzo posto a pari merito le Sezioni LNI di Taranto e di San Benedetto del Tronto.

Il Presidente Nazionale LNI Donato Marzano ha commentato con soddisfazione il buon esito della manifestazione: «Una bella giornata di sport e di collaborazione tra Lega Navale Italiana, Marina Militare e Federazione Italiana Canoa Kayak. A valle delle convenzioni siglate con la Marina e con la FICK è nata questa giornata dedicata alla canoa che ha visto competere tanti giovani atleti delle nostre numerose Sezioni che amano questa

disciplina sportiva. Il bilancio di questa edizione è molto positivo e puntiamo a far diventare il Trofeo Nazionale Canoa un appuntamento annuale. Un'occasione importante anche per evidenziare la collaborazione e il supporto organizzativo del nostro Centro Nautico Nazionale di Sabaudia, che questa estate ha avvicinato centinaia di bambini e ragazzi alla vela, alla canoa e al canottaggio. Un grande lavoro che vede i giovani al centro delle attività della Lega Navale». Il Presidente Federale della FICK Luciano Buonfiglio ha dichiarato: «Questa giornata è stata un successo per la canoa, per la Lega Navale Italiana e per la Marina Militare che ci ha ospitato. Abbiamo messo insieme le forze per dare impulso alle attività della Lega Navale partendo dai più giovani. Si sono ritrovate decine di ragazzini di tutte le Leghe navali ed è stata una festa di gioia, di aggregazione e di voglia di divertirsi. Questo è l'obiettivo primario della





Federazione. Contribuiamo anche noi a supportare le iniziative della Lega Navale».

Il Presidente del Gruppo sportivo della Marina Militare CV Fabio Livraghi ha affermato: «Il bellissimo Centro Remiero della Marina Militare di Sabaudia ha ospitato questo evento, che ha visto partecipare insieme la Federazione Italiana Canoa Kayak e la Lega Navale Italiana. Siamo stati aiutati da condizioni meteo favorevoli che hanno consentito ai ragazzi che hanno partecipato alle competizioni di gareggiare nella massima sicurezza e di divertirsi. La Marina Militare promuove in tutte le sue forme l'attività giovanile e ospitare eventi come questo è sicuramente un onore e un privilegio». Al termine delle gare è seguita la premiazione degli atleti. Il direttore di gara Marcello Zaetta ha espresso la propria soddisfazione per l'ottima riuscita della manifestazione, ringraziando i presidenti, i tecnici e gli accompagnatori delle Sezioni

Premiazione Trofeo LNI-FICK. Da sinistra il C.V. Fabio Livraghi, il Delegato Regionale FICK Puglia Marcello Zaetta, il Presidente Federale FICK Luciano Buonfiglio e il Presidente Nazionale LNI Donato Marzano.

della Lega Navale partecipanti che contribuiscono ogni giorno alla formazione dei giovani atleti. Zaetta ha rivolto i propri ringraziamenti per l'organizzazione a Giuseppe Perrini, responsabile sport e agonismo della Lega Navale Italiana e direttore del Centro Nautico Nazionale LNI di Sabaudia, a Felice Taldone, responsabile del comitato organizzatore e alla Marina Militare che ha ospitato l'evento, al nostromo Bartolomeo Napolitano, al responsabile della sicurezza Vito Tanzi e ai giudici di gara Anna Rita Placati, Enzo Borgonovo e Domenico Lananna, che hanno contribuito in modo prezioso al successo di questa edizione del Trofeo.

* contrammiraglio, consulente per le attività sportive e agonistiche della LNI.



UN MARE DI SUCCESSI

per gli atleti della Lega Navale Italiana

*di Pasquale Prinzivalli **

«Ti piacerebbe frequentare un corso di vela o di canottaggio con ragazzi della tua età? Ho sentito che alla Lega Navale puoi imparare ad andare per mare.

Vedrai, li conoscerai tanti ragazzi, gli istruttori ti insegneranno a rispettare il mare, ad armare una barca, a conoscere e sfidare il vento e le onde». Sono certo che sono queste le parole che ogni atleta ha sentito pronunciare dai propri genitori quando si è avvicinato in tenera età al meraviglioso mondo del mare, dello sport e dell'agonismo.

Parte tutto per gioco, una sfida prima con se stessi e poi, una volta acquisita la tecnica e la confidenza con la barca a vela, una tavola da windsurf, una canoa, una sfida con gli altri, in quella che sarà una sana e leale carriera agonistica. Un'avventura, quella della vita di un atleta, fatta di successi, di traguardi, di obiettivi da raggiungere, di duro lavoro, di rinunce e sacrifici, di delusioni, di gratificazione, di consapevolezza e del riconoscimento dei propri limiti e delle potenzialità.

Sono certo che anche gli atleti della Lega Navale Italiana, protagonisti di questa estate di successi sportivi, hanno iniziato in questo modo.

VELA

Campionato europeo giovanile classe 420 (Vilamoura, Portogallo, dal 19 al 26 luglio 2022), Campionati italiani giovanili in doppio (Viareggio, dal 7 al 10 settembre 2022)

Camilla Michelini e Margherita Bonifaccio sono Oro femminile al Campionato europeo e campionesse italiane under 19 della classe 420.

Sono 107 gli equipaggi che hanno preso parte, dal 19 al 26 luglio, al Campionato europeo junior della classe 420 a Vilamoura, in Portogallo. Camilla e Margherita, veliste della Sezione della Lega Navale di Mandello del Lario, salgono sul gradino più alto del podio conquistando il titolo continentale.

«Complimenti a Camilla e Margherita, a tutti i tecnici e al Presidente della Sezione di Mandello del Lario per questo nuovo, ennesimo, successo. Questa medaglia d'oro rappresenta il giusto riconoscimento per le nostre veliste, ottenuto grazie all'ottimo lavoro di squadra svolto da tutta la Sezione», ha dichiarato il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano. Non poteva finire meglio di così questa sta-

gione per le veliste della LNI che a Viareggio si laureano campionesse italiane in assoluto e under 19, conquistando un titolo in una manifestazione che ha visto in acqua più di 600 velisti dai 13 ai 17 anni nelle varie classi, 311 imbarcazioni in acqua in rappresentanza di 80 circoli velici.

Sempre nella classe 420 chiudono al terzo posto Adriano Quan Cardì (LNI di Ostia) in coppia con Edoardo Brenna (LNI Mandello del Lario). Noni in generale e bronzo nell'under 17 maschile per Alessandro Bossi e Achille Ciavatta,



diciottesimo posto per Matilda Lo Pinto e Lucia Brambilla, oro nell'under 17 femminile. «Bello vedervi così numerosi, pieni di grinta e voglia», così ha affermato il direttore tecnico giovanile della Federazione Italiana Vela, Alessandra Sensini.



Dall'alto: Villamoura (POR). Camilla Michelini e Margherita Bonifaccio Oro femminile al campionato europeo classe 420; sopra: Viareggio, i vincitori del campionato italiano giovanile;



a destra: Viareggio, la squadra della Sezione della Lega Navale Italiana di Mandello del Lario insieme al presidente della Federvela Francesco Ettore.

VELA

**Campionato mondiale classe ILCA 4
(Vilamoura, Portogallo, dal 13 al 20 agosto
2022)**

Con uno score eccezionale (3-2-1-4-2-6-8-37-2) Ginevra Caracciolo, della Lega Navale Italiana Sezione di Napoli, conquista il titolo mondiale femminile della classe ILCA 4 disputato a Vilamoura, in Portogallo, dal 13 al 20 agosto, con ben 10 punti di distacco dalla seconda, l'ucraina Alina Shapalova e dalla croata Petra Merendic.

In questa avvincente competizione la vela azzurra fa il bis con la vittoria del sardo Nicolò Cassitta dello Yacht Club Olbia, che si laurea anche lui campione del mondo e che insieme a Ginevra fa ben sperare nel futuro della vela italiana.

Ginevra si impone su una flotta molto competitiva e numerosa; 154 le ragazze, in uno dei campi di regata più belli, teatro delle più prestigiose regate a carattere internazionale.

«Sono stati 6 giorni di regate difficili e molto impegnative. Dopo il primo giorno ero in seconda posizione dietro la mia connazionale Maria Vittoria Arseni.

Ero già abbastanza soddisfatta della mia prestazione, dato che non ero molto contenta per il risultato conquistato al campionato europeo qualche mese fa.

Dopo il terzo giorno di regata sono balzata in te-

Che colpo! Ginevra Caracciolo velista della Lega Navale Italiana della Sezione di Napoli è campionessa del mondo della classe ILCA 4 (ex laser 4.7)

sta alla classifica e da lì ho capito che non dovevo mollare, poteva accadere davvero ciò che sognavo da quando ero piccolina: scendere in acqua con la pettorina gialla con il numero 1 mi ha responsabilizzata, l'obiettivo era portarla a casa!

Un grande aiuto sicuramente è stato arrivare in finale senza scarti e ciò mi ha tranquillizzata molto, anche perché le altre avversarie già ne avevano uno. Durante il primo giorno di finali non abbiamo regatato, di conseguenza per il giorno seguente erano previste tre prove.

Il vento c'era e io ero pronta a dare il massimo senza mollare un metro; la prima prova va bene, la seconda un po' meno ma non avendo scarti non era un grosso problema; prima dell'ultima prova ero seconda a 3 punti dalla croata (prima) e a uno dall'ucraina (terza). Conoscendo già le previsioni del giorno dopo, che non erano delle migliori, sapevo che il risultato di quest'ultima contava molto. Chiudo la prova in seconda posizione, la croata 26, l'ucraina 10. All'arrivo il mio allenatore Cristiano era molto contento e io non riuscivo a parlare per la tensione.

Il 20 agosto posso definirlo come il giorno più bello della mia vita: non c'era vento ma i giudici hanno deciso di mandarci lo stesso in acqua.

Io e Nicolò eravamo molto tesi, non vedevamo l'ora che annullassero ma ad alta voce dicevamo che non vedevamo l'ora di regatare per farci forza. Quando si sono avvicinati i fotografi ed alla radio abbiamo sentito "no races for today", ci siamo buttati di corsa in acqua esultando.

Inizialmente pensavo fosse un sogno, poi ho aperto gli occhi e mi sono ritrovata sul gradino più alto del podio!». Così la giovane velista ha dichiarato a saily.it.



2021 © Giovanni Mitolo / FIV

Vilamoura (POR). Ginevra Caracciolo campionessa del Mondo classe ILCA 4 credits Giovanni Mitolo FIV.

VELA

**Campionati europei classe 470 misto
(Cesme, Turchia, dal 10 al 18 settembre 2022)**

Cresciuto nella Lega Navale di Ostia, Giacomo Ferrari è un atleta della Marina Militare. Timoniere della classe 470, insieme a Bianca Caruso ha conquistato un bronzo al Campionato europeo che si è svolto a Cesme, in Turchia, dal 10 al 18 settembre 2022.

«Abbiamo lavorato per migliorare in questi momenti. Prendere una medaglia al campionato europeo era un nostro obiettivo e ci siamo riusciti. Con il nostro allenatore Andrea Mannini stiamo facendo un percorso di miglioramento e i risultati si stanno vedendo. Siamo molto soddisfatti del nostro bronzo!», ha dichiarato Giacomo Ferrari.

Tra gli italiani in gara, Marco Gradoni (Tognazzi MV) e Alessandra Dubbini (Fiamme Gialle)

L'equipaggio, della classe olimpica 470, Ferrari - Caruso del Gruppo Sportivo della Marina Militare si aggiudica la medaglia di bronzo.

si sono piazzati al 15° posto, Elena Berta (Aeronautica Militare) e Bruno Festo (LNI Mandello del Lario) hanno raggiunto il 16° posto, Benedetta Di Salle (Marina Militare) e Francesco Padovani (LNI Mandello del Lario) il 21° e Andrea Totis (LNI Mandello del Lario) e Alice Linussi (SV Barcola Grignano) il 29° posto.

L'equipaggio 470 Giacomo Ferrari e Berta Caruso.



CANOA VELOCITA'

Campionato italiano di canoa velocità (Castel Gandolfo, Roma, dal 6 al 7 agosto 2022)

L'incremento del livello tecnico, avvenuto nell'arco di pochi mesi, di Francesco Lanciotti ha proiettato il canoista della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto ai vertici nazionali ed internazionali della canoa velocità.

L'escalation di risultati inizia nel mese di maggio, quando Lanciotti supera le selezioni nazionali e si guadagna la maglia azzurra per gli europei under 23 di Belgrado dal 23 al 26 giugno. Al campionato europeo si guadagna la finale; saranno solo 20 centesimi di secondo a non farlo salire sul podio.

Dall'8 al 10 luglio Francesco partecipa all'International Canoe Sprint di Auronzo di Cadore e si confronta con i più forti atleti canoisti d'Europa, piazzandosi al terzo posto assoluto nella specialità dei 500 m.

Lo splendido scenario del lago di Castel Gan-

Francesco Lanciotti, atleta della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto, si laurea campione italiano nella categoria under 23 sulla doppia distanza dei 1000 e dei 500 metri, salendo sul gradino più alto del podio del K1.

dolfo regala all'atleta il titolo di campione italiano under 23 sulla doppia distanza dei 1000 e dei 500 metri del K1.

«Complimenti a Francesco, ai tecnici e a tutta la Sezione di San Benedetto del Tronto per l'ottimo risultato raggiunto, ennesima dimostrazione dell'importanza del lavoro di squadra portato avanti ogni giorno dalle nostre Sezioni e concreta dimostrazione dell'efficacia della collaborazione con la FICK. Le due medaglie d'oro conquistate dal nostro atleta nella canoa si aggiungono ai recenti risultati conseguiti nella vela, che coronano una stagione sportiva di importanti successi per la Lega Navale Italiana». Queste sono le parole del Presidente Nazionale, ammiraglio Donato Marzano.

Francesco Lanciotti



LANCIA 10 REMI

Le donne della Lega Navale Italiana della Sezione di Taranto si aggiudicano il Campionato italiano

Le ineguagliabili donne della Lega Navale Italiana Sezione Taranto, hanno dominato un anno di campionato nazionale.



Domenica 18 settembre Taranto ha ospitato il Campionato Italiano Assoluto specialità Lancia a 10 remi. Sotto la regia dell'Asd Palio di Taranto, con il patrocinio del Comando Marittimo Sud, del Comune di Taranto e del CONI Puglia, è andato in scena l'evento sportivo nazionale indetto dalla Federazione Italiana Canottaggio.

Il tempo complessivo delle atlete della Lega Navale di Taranto: Sabina De Florio, Mariavittoria Gatto, Gabriela Russano, Mina Pulpo, Domenica Crisafi, Adriana Di Cesare, Samantha Labile, Pamela Bruno, Anna Cirillo, Marina Miceli, Mariella Fiore, Daniela Meli, Daniela Cigliola, Roseta Cavallo, Anna Mascia con al timone il professore Luciano Boscaino, riferito alle due manche, è di 13.11.3.

Un risultato che le ha portate a concludere la prova davanti all'imbarcazione della LNI Molfetta

con a bordo Lucia De Nichilo, Claudia Cappelluti, Vittoria Valente, Gerolama Mancini, Filomena Facchini, Antonia La Macchia, Giovanna Vista, Giuseppina De Marino, Consiglia De Nichilo, Carmela Pansini, tim. Mauro Bufi. Chiudono al terzo posto le Vogatori Città di Taranto.

Si è chiusa una grande stagione per tutti gli atleti della Lega Navale Italiana, un'intensa attività fatta di duro lavoro che ha dato i suoi meritati frutti. Per alcuni sono stati momenti in cui si sono realizzati i propri sogni, per altri un passaggio con cui li raggiungeranno.

Vi lascio con una frase celebre che incarna a mio parere lo spirito di ogni sportivo.

«Come raggiungere un traguardo? Senza fretta ma senza sosta» (Goethe).

* giornalista



e la barca va

di Margherita Lamesta *

Due innamorati nelle acque della Senna. Lo spettatore si tuffa con loro e insieme fluttuano nel mare aperto del surrealismo.

L' *Atalante*, una chiatta fluttuante sulla Senna, galleggia sulle acque della Storia del Cinema e affonda le critiche che accompagnano il capolavoro dal titolo omonimo, del 1934, di Jean Vigo, autore di poco più di tre ore di cinema (*Zéro de conduite*) fra le più memorabili di tutti i tempi. Metafora di uno stato embrionale, preesistente alla divisione fra maschile e femminile, il liquido amniotico su cui veleggia l'imbarcazione plasma il feto del quotidiano, accentuandone l'importanza.

Accostato a Celine e Rimbaud, specie per il maledettismo che stroncò la vita del regista all'età di soli 29 anni, la pellicola presenta una combinazione fra avanguardia e tradizione, a specchio di fantasia e realismo in essa contenuti. In linea con i mondi da lei immaginati l'ingenua Juliette-Dita Parlo, bramosa di viaggi e scoperte sin dall'inizio, si lascia sedurre dai racconti di père Jules-Michel Simon, che incarna un teatrino di illusioni tatuate sulla pelle, perciò tangibili, e poco importa se realmente vissute. L'oggettività del quotidiano e la soggettività delle pulsioni e del-



sul fiume della vita

le reazioni agli stimoli, che ognuno manifesta a proprio modo, costruiscono un unico blocco visivo molto compatto e, proprio per questo, profondamente intimo.

Sorretto da una sceneggiatura semplice, il film scompagina le consuete metodologie sintattiche del mezzo, per attenzionare, col suo vagare silenzioso sul filo d'acqua della quotidianità, lo spettatore verso la profondità delle piccole cose.

Un uomo, una donna – giovani sposi – e l'amore, ce n'è quanto basta per scavare a fondo ma il cineasta sceglie la strada dell'inafferrabilità della materia, sulla quale regna il sorriso della sposa, vagamente inquietante, racchiuso nel suo volto di porcellana. Tutto funziona, se non mettono piede a terra. Quando accade, Juliette è colpita dalle mille luci parigine ma quel mondo le è precluso. La giovane si perde nel desiderio di trasgressione, che non tarda a farle assaggiare la frusta dei suoi tentacoli trasformandola immediatamente in una sirena in pericolo, perché fuori dall'acqua, il suo habitat naturale. Come una bambola che, a differenza delle storie raccontate da père Jules, prende vita per

Jean Dasté in una scena del film.



e la barca va

Dita Parlo in una scena del film.

riappropriarsi del diritto al racconto del proprio story telling in prima persona, Juliette paga lo scotto del passaggio dalla fantasia alla realtà.

Nel delirante ascolto di un vinile con canti marinareschi il nostromo Jules ritrova la fragile sposa, nostalgica del suo mondo immaginario rievocato dai suoni; se la carica in spalla e la riporta a casa, in seno all'*Atalante*. Così la storia d'amore di due giovani abbandona la dimensione magica per diventare reale, attraverso quel nutrimento necessario che solo il vivere quotidiano sa fornire.

All'interno dell'*Atalante* i due innamorati sono creature simboliche; travalicano il loro tempo, per risparmiarsi i patemi di un'insidiosa contemporaneità. Eppure, lasciando alle loro spalle la terraferma, gli sposi - il regista non a caso ce li presenta staccati dagli invitati - partono da un'amorevolezza carica di candore, per poi abbandonarsi a una carnalità passionale fluida, vincente sulla monotonia del quotidiano, che influenzerà le loro singole vite e getterà le basi della vita di coppia appena sbocciata.

Il cineasta rifiuta l'approfondimento psicologico, servendosi



sul fiume della vita

dell'istinto come guida per i suoi personaggi. Le piccole cose, ordinarie e convenzionali, conquistano così un alone di straordinarietà e assurgono al rango di oggetto filmico, per fare del cinema una finestra aperta sulla vita. La vita a sua volta accetta il riconoscimento ricevuto, lusingata, e rilancia alla settima arte un dialogo tuttora aperto.

Partita dalla cittadina costiera che ha dato i natali a Juliette, subito dopo la celebrazione del matrimonio la chiatta riparte, per navigare nelle opache acque della Senna rischiarate dalla scena celeberrima del fluttuare nel ventre del fiume di Jean-Jean Dasté ad occhi aperti, disperato, alla ricerca del volto dell'amata. E a noi tornano in mente le parole di Juliette a Jean: "lo vedrai anche tu un giorno, quando lo farai credendoci". Lei prende corpo nell'acqua, attraverso gli occhi di lui, e invita lo spettatore a tuffarsi con loro, per accaparrarsi, immerso in uno straniante surrealismo, la sua legittima fetta di libertà.

*Dita Parlo e Jean Dasté
in una scena del film.*

* maggiore dell'Arma dei Carabinieri (ris. sel.)
giornalista critica (cinema, teatro, arte, moda) scrittrice e attrice



il mondo dei pesci:

la RICCIOLA



di Riccardo Zago *

I pesci pelagici che nuotano nel Mediterraneo sono tutti carnivori all'apice della catena alimentare e, come tali, hanno alcune caratteristiche fondamentali. Forti e veloci nuotatori, grazie a una dotazione di pinne altamente specializzate per fronteggiare le forti correnti d'alto mare, raggiungono tutti taglie importanti. Anche la ricciola non è da meno, tra i Carangidi, infatti, è la specie che arriva alle taglie maggiori, superando agevolmente i 30 chilogrammi di peso. Ed è anche la più temibile, un'autentica macchina da guerra che fa strage di gran parte dei pesci più piccoli. Per le sue scorribande sceglie acque aperte, località ampie su fondo generalmente sabbioso o scoglioso. Le sue abitudini di caccia sono piuttosto solitarie; forse per questo motivo incrocia al largo, tutt'al più formando piccoli branchi, e sceglie sempre fondali accentuati alla ricerca del suo alimento: pesci che, come lei, preferiscono il blu profondo. Sue prede preferite sono, in ordine di fre-

quenza, aguglie, boghe, cefali e cefalopodi, che insegue anche a grandi profondità. Non a caso la ricciola si può trovare fino a 200 metri. Trattandosi di un predatore che si lascia richiamare volentieri dalla luce, però, si può incontrare anche in superficie o poco sotto, secondo gli umori del momento, secondo le correnti dominanti e secondo le quote del "pranzo" al momento più appetitoso e abbondante. Alla costa la ricciola si avvicina solo in primavera e nella tarda estate, seguendo gli invisibili sentieri che le hanno insegnato i suoi predecessori e che tutti i predatori conoscono per istinto. Così, potremo trovarla anche lungo le secche e tra i relitti. Nel periodo degli amori, poi, sente il bisogno di acque un poco più calde e "allegre", adatte alla deposizione delle uova. Ecco che, seguendo la strada della continua migrazione, la ricciola compare all'improvviso in prossimità delle coste.

Reti, canne da pesca... E l'allevamento?

Trattandosi di una specie pelagica e soprattutto molto vorace, quindi sempre in movimento, la ricciola non si presta facilmente all'allevamento, anche per la notevole quantità di proteine necessarie alla sua crescita, che per ora non rende economicamente sostenibile tale attività. Tuttavia, in Sicilia sono in corso alcuni tentativi che lasciano prevedere diverse possibilità. Del resto, la strada dell'allevamento è l'unica da seguire, visto che l'altissima pressione della pesca professionale ne ha ridotto notevolmente la presenza nel Mediterraneo.

Dai professionisti la ricciola viene pescata con le micidiali reti a strascico, ed è preda ambitissima dei pescatori subacquei, ai quali sono note la relativa facilità di accostamento e, per contro, l'estrema energia della difesa. Ma è preda abbastanza frequente anche di chi usa sistemi sportivi come la pesca a traina con canna e mulinello. Con questo sistema si pesca cercando far passare l'esca a mezz'acqua o sul fondo, procedendo con la barca molto lentamente anche per non guastare le esche, tutte rigorosamente vive. L'assetto di pesca è con una sola canna, sia per le difficoltà di manovra necessarie a mantenere il boccone vivo in prossimità del fondo, sia per la notevole reazione della ricciola che renderebbe necessario salpare l'eventuale seconda canna prima di iniziare il recupero. L'azione di pesca è comunque sempre piuttosto movimentata, dovendo sollevare l'esca in prossimità dei rilievi e immergerla negli avvallamenti. Una volta allamata, la ricciola si difende con un'energia

Carta d'identità - RICCIOLA

Nome scientifico: *Seriola dumerili* (Risso, 1810).

Nomi comuni: ricciola, leccia, sartaleone, aricciola, alice grande, siviola (Italia); seriole chicard (Francia); yellowfin (Usa e Gran Bretagna); charuteiro-azeite (Portogallo); serviola (Spagna).

Dimensioni: lungh. fino a 2 m; peso, fino a 50 kg.

Distribuzione: si trova nel Mar Mediterraneo, nell'Oceano Pacifico, in prossimità dell'India e nell'Oceano Atlantico, da 10 a 360 metri di profondità, più comunemente tra 20 e 70 metri.

Segni particolari: corpo allungato, fusiforme, compresso lateralmente. Gli esemplari giovani hanno, in proporzione, altezza del corpo maggiore rispetto agli adulti. Il profilo della testa declina gradualmente dal dorso e termina in un muso arrotondato. La pelle è liscia e interamente ricoperta da squame minute (150-180 sulla linea laterale). Anche le guance sono coperte di squame. La bocca è ampia e i denti sono numerosi, piccoli, sottili e disposti in ampie fasce su ambedue le mascelle, sul vomere, sui palatini e anche sulla lingua. La prima pinna dorsale è bassa e corta, composta da 7 raggi spinosi non molto robusti. La seconda pinna dorsale è molto lunga con profilo falciforme. La coda è robusta e profondamente forcuta.


Chi è: pesce pelagico, cioè abituale frequentatore delle acque al largo, appartenente alla famiglia dei Carangidi ed è caratterizzato da una livrea argentea-azzurra, con una linea longitudinale di colore oro. Presenta una barra bruna obliqua che attraversa l'occhio. L'avvicinamento alla costa avviene in primavera e in estate, nel periodo della riproduzione, a partire da giugno. Le uova sono pelagiche, fluttuanti nell'acqua, e lo sviluppo embrionale si compie in pochi giorni.

Dove vive: nel sud del Mediterraneo, Sardegna e Sicilia comprese piuttosto che in continente.

Cosa mangia: è un super predatore che si ciba di boghe, cefali, menole, aguglie, cefalopodi

Curiosità: è molto più confidente in fase giovanile, mentre diventa più scaltra e attenta quando cresce. Gli esemplari più giovani, nella cui livrea sono evidenti sfumature gialle (di qui il soprannome "limone"), tendono ad aggregarsi in branchi, mentre gli esemplari più vecchi sono in genere solitari.

Valori nutrizionali per 100 gr: 146 kcal, 23,14 g proteine, 4,24 g grassi, 74,52 g acqua.



che, fatte le debite proporzioni di taglia, è molto superiore per forza a quella già proverbiale del tonno; e, finché non viene tirata a pagliolo sulla barca, la ricciola non si arrende proprio mai!

Una vera prelibatezza anche cruda.

Sui mercati ittici la ricciola è presente soprattutto da settembre a marzo. I mesi migliori per reperirla sono ottobre, novembre, dicembre e gennaio. In Italia non è conosciuta in tutte le regioni a causa del fatto che, pur essendo di qualità eccelsa, viene spesso sostituita da pesci più noti per il grande consumo, come la spigola o l'orata. Inoltre, non essendo ancora allevata in maniera sistematica, la sua reperibilità risente molto dell'andamento stagionale. Le carni della ricciola sono ottime, sode, di un bel colore rosa, prive di lisce e dal sapore simile a quello del tonno. La loro compattezza favorisce il trattamento in cucina, con la possibilità di preparare numerosi piatti molto gustosi. Se i soggetti da cucinare sono piccoli, dopo essere stati puliti possono essere cotti in forno, per esempio al



sale. Se la ricciola è di grandi dimensioni, la si sfiletta e poi la si taglia in tranci. Ottima anche cotta sulla griglia. I tempi di cottura variano ovviamente in base alla taglia, ma attenzione a non cuocerla troppo, c'è il rischio che diventi stopposa.

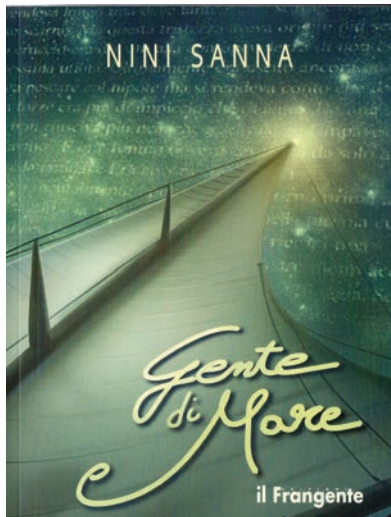
* giornalista



le recensioni

GENTE DI MARE

Edizioni: *Il Frangente*, 2021
Autore: *Ninni Sanna*
Pagine: 216 - € 18



Leggendo il libro di Nini Sanna sono stato "catturato" da tre aspetti. Il primo: il mare come scenario, a volte attore principale altre quasi spettatore distratto, in cui si dipanano le storie dei nostri eroi. Mare che è luogo di lavoro e mezzo di sostentamento di un giovane marinaio spinto dalla sorte a crescere velocemente e assumersi pesanti responsabilità. Mare che rappresenta lo strumento con il quale uno studente tenta di dare una svolta alla sua vita macchiata da un incidente scolastico. Mare che richiede uno spirito di solidarietà naturale per i marinai, ma che spesso non è compreso da chi legge gli eventi stando ben distante dalla battaglia, e nella problematica della immigrazione ne abbiamo ogni giorno contezza. Mare su cui navigano lussuosi yacht, ma anche carrette, tenute assieme dalla pittura, su cui tanti giovani marittimi sono chiamati a

fare esperienza.

Quest'ultima considerazione mi porta al secondo aspetto: il rapporto fra il marinaio e l'imbarcazione e con gli altri membri dell'equipaggio. Spesso sentiamo di racconti a bordo di comodissime imbarcazioni e in compagnia di brillanti compagni di viaggio. Vi è il rovescio della medaglia, ben noto a chi ha vissuto per mare, che emerge dai racconti di Sanna. Imbarcazioni, senza aria condizionata e altre comodità, impegnate in tratte equatoriali. Un giovane secondo che vede la propria autorità minata da una eccezionale presenza e che è costretto ad "azioni di forza" per evitare che il proprio equipaggio perseveri in abitudini "selvagge"; difficoltà di stringere relazioni personali a bordo quando i facenti parte dell'equipaggio non sono sintonizzati sulla stessa lunghezza d'onda.

Il terzo aspetto è quello del marinaio con l'ambiente esterno. Navigando si visitano tanti posti e la valutazione è quasi sempre, condizionata da tanti fattori. Ritrovarsi su terra ferma dopo una navigazione movimentata fa assumere al posto visitato un diverso valore. Anche la conoscenza di una bellezza esotica viene vista in un'ottica particolare spingendo il nostro protagonista a voli pindarici per una soluzione duratura, mortificata dalla realtà di un'evoluzione molto più prosaica.

Sintetizzando, Sanna propone una serie di racconti di vita vissuta sul mare scevri da qualsivoglia idealizzazione. Racconti a volte duri, a volte teneri e in qualche aspetto romantici, ma che tutti evidenziano un elemento particolare e penso condivisibile: l'essere marinaio non è da tutti.

Vincenzo De Luca

200 ANNI DI ITALIANI IN GUERRA

False vittorie e false sconfitte

Edizioni: *Mursia - Milano* 2022
Autore: *Enrico Cernuschi*
Pagine: 309 - € 18



L'ultima opera di un A. ben noto ai lettori di *Lega Navale* ci porta per mano ad una rilettura della storia patria di particolare interesse. Si tratta di due secoli di storia militare ed economica in cui, pur citando ogni volta in cui sia opportuno farlo la predominanza onnipresente del potere marittimo nelle cose di casa nostra, si esaminano con attenzione, insieme agli elementi di storia navale, anche quelli militari terrestri ed aeronautici, per supportare un ragionamento che sostanzialmente tende a richiamare l'attenzione del lettore essenzialmente su di un fatto: nei due secoli trattati, come già anche in un passato più remoto, ben pochi episodi sono stati tali da farci vergognare! In situazioni analoghe, altre nazioni fecero di peggio sia dal punto di vista del coraggio che da quello della logistica, della conduzione delle operazioni, della qualità dei mezzi,



le recensioni

dell'uso delle risorse. L'A., che supporta le sue tesi con numeri incontrovertibili derivanti da ricerche effettuate in prima persona nei principali archivi del mondo, s'interroga sul perché una certa storiografia nostrana debba additarci come un popolo di perdenti mentre, in realtà, abbiamo spesso vinto e continuiamo a farlo. Anche battaglie che vengono date come perse, ad un'analisi più approfondita risultano sicuramente vinte negli esiti, nelle conseguenze generate... Gli unici che risultano veramente perdenti sono alcuni individui che in maniera spesso auto referenziata si definiscono storici ma che, alla fine, non fanno che reiterare tesi obsolete continuando ad accettarle senza alcuno spirito critico. Un libro che si legge volentieri, con interesse e con la piacevole sensazione che qualcuno, una volta tanto, stia facendo chiarezza, ricordando a chi l'avesse dimenticato che, nonostante i tanti detrattori, gli Italiani non sono secondi a nessuno.

Paolo Bembo

LOTTA PER IL MARE DI MEZZO

La guerra delle grandi Marine nel teatro del Mediterraneo, 1940-1945

Edizioni: Ufficio Storico della Marina Militare
Autore: Vincent P. O'Hara
Pagine: 348

L'opera, traduzione del volume editoriale in lingua inglese "The Struggle for the Middle Sea - The Great Navies at War



in the Mediterranean Theater, 1940-1945" di Vincent P. O'Hara, affermato autore di fama internazionale che ha riscosso un notevole successo con le sue realizzazioni editoriali storico-scientifiche, è un'analisi concisa e, al contempo, esaustiva del secondo conflitto mondiale combattuto nel Mediterraneo. La guerra condotta sul mare è stata una delle principali variabili che hanno determinato l'esito finale del secondo conflitto mondiale.

Il volume, per quanto incentrato nel teatro operativo del "Mare di mezzo", pone una speciale focalizzazione sugli scontri di superficie, amplia lo spettro dell'analisi anche alle operazioni condotte nel Mar Rosso e lungo le coste occidentali dell'Africa Sahariana, senza trascurare le numerosi operazioni, spesso poco considerate, che videro protagoniste altre Marine, a partire da quella francese.

Particolarmente approfondita risulta la ricerca e l'analisi della cosiddetta "battaglia dei convogli", dove si analizzano gli scontri tra le forze dell'Asse e quelle britanniche.

L'opera testimonia, attraverso l'approfondita ricerca e analisi dell'autore, quanto la Regia Marina italiana sia stata, senza dubbio, una degna avversaria nel Mediterraneo e oltre, per la Royal Navy.

Nell'opera trova anche spazio una attenta descrizione delle conseguenze dell'armistizio tra l'Italia e gli Alleati.

Con la traduzione in lingua italiana e la pubblicazione di questo volume, edito in lingua inglese dall'U.S. Naval Institute di Annapolis, l'Ufficio Storico della Marina Militare apre un nuovo capitolo della sua prestigiosa e ricca esperienza editoriale, ponendosi in aperto confronto nell'ambito storico internazionale.

... la parola alle nostre Sezioni



Nelle acque del porto di Molfetta si è disputato il 3° Trofeo del Sole Memorial Marta Veneziano. La Sezione di Molfetta della LNI e l'Istituto Vespucci, promotori della manifestazione, hanno coinvolto 200 studenti degli Istituti di Molfetta, Giovinazzo, i Nautici di Bari, Gallipoli e Gaeta.

Il Trofeo del Sole nasce dopo la dipartita della prof.ssa Marta Veneziano, una docente appassionata e tenace che ha coinvolto gli studenti del Tecnico Nautico Vespucci alla pratica dell'attività sportiva della voga, che affonda le sue radici nella tradizione marinara di Molfetta. La competizione era riservata agli studenti dell'Istituto ma, negli anni successivi, ha assunto carattere Nazionale ed Internazionale per la presenza studentesca proveniente da varie città. Ha scandito l'inizio della manifestazione una suggestiva cerimonia con la deposizione floreale al monumento al marinaio per commemorare gli uomini di mare deceduti nel recente naufragio al largo della costa di Bari.

La gara è sempre stata entusiasmante con le tifoserie e i colori degli Istituti che incitavano i

propri compagni.

Hanno preso parte alla competizione le scuole: Nautico Vespucci Molfetta, Nautico Caracciolo Bari, Liceo Fornari, Liceo classico Da Vinci, Liceo Spinelli Giovinazzo, Itis Ferraris, Nautico Vespucci Gallipoli, IISS Mons. Bello, Nautico Caboto Gaeta, Scuola sottufficiali della Marina Militare di Taranto. La manifestazione gode del patrocinio della Federazione Italiana Canottaggio a Sedile Fisso, della Federazione Italiana Cronometristi e del Comune di Molfetta; a questi si è aggiunto il patrocinio del Panathlon club; il Presidente Dott. Lillino De Palma ha insignito l'Istituto Vespucci della Targa Etica contenente la "Carta dei Diritti del Ragazzo" e la "Car-



ta dei Doveri dei Genitori nello sport" come scuola promotrice di iniziative che favoriscono le attività sportive e i valori dello sport.

Il trofeo challenger è una scultura creata dall'artista Pasquale De nichilo e rappresenta i simboli della nostra terra (lo scheletro di una bilancella adagiato su un tronco d'ulivo). Oggi questa scultura ha per noi un valore ancor più grande.

Il trofeo resta al Nautico Vespucci di Molfetta, vincitore della scorsa edizione.

Nella categoria femminile ha visto:

1° Itis Ferraris; 2° Liceo Fornari; 3° Liceo Spinelli; 4° IISS mons. Bello.

Nella categoria maschile:

1° Vespucci Molfetta; 2° Itis Ferraris B; 3° Nautico Caboto Gaeta; 4° Nautico Caracciolo Bari; 5° Ferraris A; 6° liceo Spinelli; 7° Vespucci Gallipoli; 8° Liceo Da Vinci.

Grande l'impegno dello staff tecnico (Mauro Bufi, Liliana De nichilo, Lucia De nichilo) della LNI di Molfetta che hanno preparato gli studenti delle scuole di Molfetta con passione e dedizione. Alla fine ha vinto lo sport e la sana competizione, i giovani partecipanti hanno riempito la sede della LNI di Molfetta per un terzo tempo all'insegna dell'amicizia e della passione per il mare, alla presenza di Barbara Gatti Consigliere Nazionale FICSF.

Il Dirigente Scolastico Carmelo D'aucelli e il Presidente della LN Felice Sciancalepore iniziano a pensare e programmare già la prossima.

... la parola alle nostre Sezioni

LIDO DI ENEA-TERRACINA



Nei giorni 7-8 maggio 2022 si è tenuta nelle acque del Golfo di Gaeta la regata velica "100 Miglia del Medio Tirreno" con percorso Circeo-Gaeta-Ventotene-Ponza-Palmarola-Circeo.

Alla regata ha partecipato l'imbarcazione Anemos, un Beneteau First 40.7, del Centro Roma Vela Anemos timonata dal socio Carlo Scoppola con equipaggio composto da soci della Lega Navale Italiana tra i quali i giovani istruttori della scuola vela della sezione Lido di Enea - Terracina: i fratelli Giulio e Giorgio Tolotti, Leonardo Fabiani, Alessandro Giofrè.

La regata è stata "maschia" con vento mai inferiore ai 20 nodi e per lunghi tratti superiore ai 30 con punte fino a 38 nodi, onda molto formata da sud est con punte oltre i 3 metri, un cielo sempre coperto e due temporali di notevole

intensità. L'equipaggio, che si cimentava per la prima volta in una regata d'altura in quanto per lo più proveniente dalle derive, ha mostrato tenacia, competenza, compattezza e spirito di gruppo nelle tante difficoltà incontrate nelle oltre 15 ore di regata - inclusa la lunga notte del sabato - senza mai dormire a causa delle condizioni meteo - marine e della notevole velocità, che ha rag-



giunto picchi superiori ai 10 nodi.

Anemos ha completato la regata alle 03,53 di domenica mattina con una velocità media di oltre 8 nodi risultando nelle classifiche generali al terzo posto in tempo reale. Tale piazzamento ha consentito di raggiungere uno storico terzo posto, sia nella classifica basata sullo standard "ORC-International" dell'ISAF sia nella classifica basata sullo standard IRC del Royal Ocean Rating Club, nell'ambito del raggruppamento 1, nel quale sono state inserite le barche più blasonate tra cui Vahinè 7 un Benetau First 45 primo classificato che ha battuto il record di velocità della 100 miglia in vigore da 18 anni e Cavallo pazzo un X-35 secondo classificato.

La Sez. Lido di Enea - Terracina ringrazia in modo particolare il socio Carlo Scoppola ed il Centro Roma Vela Anemos per aver reso possibile il conseguimento di un risultato così prestigioso.

Ci auguriamo che questo pieno successo rappresenti il preludio ad ulteriori iniziative di promozione della vela di altura che, grazie alla collaborazione con il Centro Roma Vela per il tramite del socio Carlo Scoppola, possano coinvolgere tutti i nostri soci."

... la parola alle nostre Sezioni

SAN BENEDETTO DEL TRONTO

Vela, grande successo per la tappa interzonale adriatico. Doppietta sambenedettese Bianchi-Bartolomei nell'Under 12, secondo posto per Paolo Nepi nell'Under 15 e per Sofia Serafina Cerri nell'Under 17.



Da sinistra: Celeste Bartolomei, Paolo Nepi, Olivia Bianchi.

Grande successo per l'Interzonale Adriatico della classe Open Skiff andato in scena nel fine settimana del 7 ed 8 maggio 2022 nella cornice della Banchina Pinguino del porto turistico di San Benedetto del Tronto. Un totale di 34 atleti provenienti da cinque diversi circoli nazionali - oltre ai velisti sambenedettesi erano presenti il Club Nautico di Rimini, l'associazione Amici della Vela "Mario Jorini" da Porto Recanati, il circolo velico Ondabuena da Taranto e il circolo velico Sferracavallo di Palermo - hanno regatato nel corso della due giorni promossa dalla sezione locale della Lega Navale Italiana, regalando emozioni e spettacolo ad addetti ai lavori, appassionati e semplici curiosi accorsi al porto per vedere alla prova i ragazzi di coach Romolo Emiliani e il resto dei colleghi di tutta Italia. Purtroppo, come

da previsioni, nella prima giornata non è stato possibile effettuare alcuna prova a causa di condizioni meteomarine avverse. Nella giornata di domenica, invece, un clima più favorevole ha permesso di portare a termine 4 prove che hanno beneficiato di una condizione di vento costantemente tra i 7 e 10 nodi e una direzione nord con un mare non particolarmente impegnativo, consentendo a tutti gli atleti di misurarsi su un classico percorso a bastone, con ultimo lato caratterizzato da manovra di free style. Le condizioni hanno senza dubbio agevolato il compito del comitato di regata, composto dal presidente Valentina Bravi e dai giudici Daniela De Angelis e Liana Ciccarelli, con l'ottimo giudice arbitro Giancarlo Mariani a seguire sul campo di regata le imbarcazioni assicurandosi che gli atleti rispettassero le regole pre-

viste dal regolamento di classe. Doppietta tutta sambenedettese nell'Under 12, con Olivia Bianchi sul gradino più alto e Celeste Bartolomei al secondo posto, mentre Davide Sergio del circolo velico Ondabuena chiude il cerchio del podio con la terza piazza. Quarto posto per Allegra Mozzoni dell'associazione Amici della Vela "Mario Jorini", quinta posizione per Demetrio Madi Putorti del circolo velico Ondabuena.

Buone notizie anche dalla categoria Under 15, che vede Paolo Nepi chiudere al secondo posto a poca distanza da Mattia Monti del Club Nautico di Rimini, lasciando le successive tre posizioni nelle mani dei palermitani Luigi Veniero, Gabriele Vassallo e Mattia Rizzi. Sesto posto, invece, per il nostro Federico Emiliani.

L'ennesimo podio della Lega Navale Italiana di San Benedetto arriva dalla categoria Under 17, con Sofia Serafina Cerri che non fa rimpiangere l'assenza di Rebecca Orsetti conquistando un ottimo secondo posto alle spalle di Silvia Del Castillo del circolo velico Sferracavallo, con l'altra palermitana Olimpia Ferraro a chiudere il podio.

Grande soddisfazione da parte di coach Emiliani e di tutto lo staff della Lega Navale per la buona riuscita dell'evento e i risultati ottenuti dagli atleti, a conferma del gran lavoro svolto fin qui e delle eccellenti prospettive dei velisti sambenedettesi, determinati a proseguire su questa strada in vista dei prossimi appuntamenti.

... la parola alle nostre Sezioni



Successi in singolo e in doppio di Umberto Verna e Patrizia Castellanza, nelle regate della Classe Hansa 303 per velisti con disabilità.



in equipaggio con Umberto Verna, della LNI Chiavari Lavagna (1-1). Piazzamento per Danilo Destro e Dino Biancheri della LNI Savona (3-2), pari merito ma formalmente davanti al su-

La ripresa delle attività per i velisti con disabilità motoria è coincisa con le regate della terza tappa del Campionato Regionale Hansa 303, la barca paralimpica a due posti affiancati.

Le prime due tappe, svolte a marzo, alla LNI Genova Sestri Ponente e in aprile alla LNI Chiavari Lavagna, dove quest'ultimo evento ha assegnato i titoli del singolo e del doppio del Campionato Zonale (1ª Zona FIV, di cui non fa parte La Spezia che per la vela fa riferimento alla 2ª Zona: Toscana). Le tappe successive del "Regionale" sono previste in luglio ad Imperia e in settembre presso Mariperman a La Spezia.

Il 7 maggio si sono svolte le prove in singolo, rimandate al pomeriggio per la forza eccessiva della tramontana e la violenza delle raffiche mattutine, preannunciate dal "garo" sulla vetta del monte Beigua, ossia il "cappuccio" di spesse nuvole che il portolano di questo mare raccomanda di non ignorare. Non lo ha fatto

il C.d.R. guidato da Roberto Goinavi, giudice FIV e Socio della sezione, che ha aspettato le 14 per fare uscire le barche. Anche se molto calate le raffiche hanno lasciato il segno, come dimostrano i ritiri di Piero Maresca nella prima prova e di Eleonora Ferroni nella seconda, entrambe per barca allagata.

Senza storia i due primi posti di Umberto Verna (LNI Chiavari Lavagna) con distacco di un lato, e belle combattute le sfide fra le barche inseguatrici, con 2° posto per Valia Galdi della LNI Chiavari Lavagna (2-4) davanti al giovanissimo Giulio Cocconi della LNI Genova S.P. (3-3). Seguono Piero Maresca (dnf-2), Eleonora Ferroni della LNI Chiavari Lavagna (4-dnf) e Danilo Destro della LNI Savona (dnf-5).

L'8 maggio è stata la volta delle prove in doppio, con tramontana più maneggevole. L'effetto degli equipaggi completi si è fatto sentire dando luogo a divertenti prove ricche di ingaggi e sorpassi, con vittoria di Patrizia Castellanza

per veterano Enrico Carrea in equipaggio con Giacomo Gini della LNI Genova S.P. (2-3). Seguono altri due equipaggi della LNI Chiavari Lavagna (che sta svolgendo un lavoro esemplare per la Classe Hansa 303): Donato Delfuoco e Giovanna Ferraro (4-4), Gian Luca Donadio e Luca Prister (5-5). Ha invece pagato pegno alle raffiche la coppia composta da Patrizia Aytano e Rossana Lertora, della LNI Genova S.P., che si è ritirata.

A disposizione dei disabili in grado di imbarcarsi e sbarcare (quasi) autonomamente, l'assistenza degli accompagnatori e dei soci volontari della sezione, risorse determinati e indispensabili per questa attività di promozione sociale.

Ha fattivamente collaborato all'organizzazione anche la LNI Spotorno, che ha effettuato l'assistenza in mare nelle due giornate con un proprio gommone ed ha messo a disposizione la propria nuova Hansa 303, utilizzata da velisti della LNI Genova Sestri Ponente.

... la parola alle nostre Sezioni



Tutti velisti con Lega Navale, Rotary Club e Club per l'Unesco con il "Progetto Hansa 303". Grande successo alla presentazione delle attività 2022-2023 con il Presidente della Associazione Italiana Classe Hansa Carmelo Forastieri.



Vela per disabili: la Lega Navale Italiana di Marsala apre le adesioni.

È stata un grande successo la presentazione della Hansa 303, la deriva a vela di classe paralimpica progettata a misura di disabile che si è svolta domenica 2 ottobre presso la Sezione di Marsala della Lega Navale Italiana.

All'evento di presentazione delle attività 2022-2023 del

"Progetto Hansa 303" portato avanti da Lega Navale, Rotary Club e Club per l'Unesco di Marsala hanno presenziato le delegazioni delle associazioni del territorio che si dedicano alla cura e all'assistenza dei disabili, che hanno accolto con grande entusiasmo l'iniziativa che punta ad avvicinare al mondo della vela i portatori di disabilità.

Oltre all'imbarcazione, la se-

zione locale si è dotata di recente di un sollevatore, acquistato con il contributo dei soci e dei sostenitori del progetto, che permette di imbarcare e sbarcare in tutta sicurezza i velisti in carrozzina, diventando così uno dei circoli nautici meglio attrezzati della provincia per la vela paralimpica.

L'incontro è stato impreziosito dalla presenza del palermitano Carmelo Forastieri, uno dei velisti paralimpici italiani di maggior successo a livello nazionale ed internazionale, che ha illustrato al numeroso ed interessato pubblico le caratteristiche tecniche e di sicurezza dell'imbarcazione e le prospettive della Classe Hansa 303.

Oltre che esperto e pluripremiato velista, Carmelo Forastieri è Presidente della Associazione Italiana Classe Hansa.

Alla Lega Navale Italiana di Marsala è dunque ora possibile avvicinarsi al mondo della vela paralimpica. Chi volesse provare la Hansa 303 o farla provare ad un disabile può rivolgersi alla sezione locale.



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



Facebook



Twitter



Instagram



YouTube



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

tel. 06.809159218 - 06.809159223
comunicazione@leganavale.it