

# LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

maggio - giugno 2023

Sped. abb. postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27.02.2004 n° 46) art.1 comma 1DCB Roma

La Campagna di nave  
Vespucci

Una nuova etica della  
sicurezza in mare

Conclusa la Campagna  
velica Life A-Mar  
Natura2000

The Ocean Race



**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 24.7.2023



# sommario

Anno CXXVI maggio -giugno 2023

14

**Di nuovo insieme**  
di Alessandro Lentini



56

**The Ocean Race**  
di Giulio Guazzini

2

**L'editoriale**  
di Antonio Cosentino

48

**Mare, croce e delizia**  
di Antonio Cosentino

4

**Il punto nave del Presidente**  
di Donato Marzano

22

**La App iNaturalist - NauticAttiva**  
di Giuseppe Mastronuzzi

50

**Il Museo Barca Lariana**  
di Pasquale Prinzi Valli

6

**Nello Musumeci, Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare**

24

**La Campagna di nave Vespucci**  
di Alessandro Lentini

53

**Taranto Paddle Race**  
di Fabio Dal Cin

10

**Seafuture 2023: tra innovazione e sostenibilità**  
di Maurizio Caldera

27

**Una nuova etica della sicurezza in mare**  
di Aniello Raiola

60

**Sicurezza e medicina a bordo - terza parte**  
di Mario Busetto

12

**Innovare nella tradizione**  
di Antonio Cosentino

40

**Il Centro Culturale Ambientale**  
di Tonanio Scotennio

62

**... La parola alle nostre Sezioni**

18

**Conclusa la Campagna velica Life A-Mar Natura2000**  
di Tonanio Scotennio

42

**Archeologia subacquea**  
di Marina Viola

#### **In copertina:**

La partenza per il giro del mondo di nave Vespucci è stata salutata dalle Frece Tricolori e da numerose imbarcazioni, compresa la flotta ligure Hansa 303. Foto di Silvio Scialpi.

di Antonio Cosentino



La gran massa degli italiani guarda al mare ancora poco. Sembra non essersi accorta dell'importanza che il mare ha avuto nella Grande Guerra. Così, mentre tutti parlano di elettrificazione, più di un giovane se messo avanti a un battello non sa distinguere la poppa dalla prua e confonde all'orizzonte lo slanciato e armonioso profilo di un moderno incrociatore con quello tozzo e pesante di un vecchio piroscampo da carico.

Questo mare che ci circonda, che dà alla nostra terra l'incanto di una perenne primavera, dobbiamo amarlo di più e conoscerlo meglio: amarlo e conoscerlo nella bellezza magnifica delle sue acque, nella ricchezza degli abissi, sapere come si «varca» e domina, rendersi conto di ciò che rappresenta nella nostra vita, perché oggi più che mai esso costituisce la via maestra dei commerci, della ricchezza e della civiltà.

Sviluppare questo amore, facilitare questa conoscenza, è il compito che ci assumiamo, sorretti dalla convinzione di compiere un prezioso dovere. Risvegliare la coscienza marinara degli italiani è una delle missioni che ha sempre avuto alla base del suo programma la Lega Navale Italiana, che si rafforza e riprende oggi con rinnovato vigore il suo apostolato grazie all'istituzione del Ministero delle Politiche del mare. Ce ne parla in un'intervista «a tutto campo» il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci. Obiettivi, funzioni, recepimento della direttiva Bolkestein,

sviluppo sostenibile, ma anche collaborazione tra il Dicastero e l'Associazione: queste sono le tematiche affrontate dal Ministro.

Il trasporto per mare ha il suo primato economico su tutti gli altri, perché la nave ha la capacità di trasportare in un solo viaggio un carico di merci e passeggeri di gran lunga superiore a quello effettuato con qualsiasi altro sistema. Dimostrata l'importanza enorme che hanno in special modo per l'Italia il commercio marittimo e la rilevante quantità di prodotti e numeri di persone che ricorrono al mare, ne viene come logica conseguenza l'urgenza di tutelare il mare, di rispettare le aree marine protette e l'ambiente marino. Questo mare dev'essere fatto conoscere meglio sotto il suo aspetto realistico; salvaguardare, proteggere e preservare il mare e gli ecosistemi naturali è fondamentale. Inquinamento, pesca incontrollata, cementificazione delle coste e invasione di specie aliene stanno mettendo a rischio la sopravvivenza della fauna e della

flora endemiche. La Campagna velica che si è appena conclusa lo scorso 28 giugno, dopo quasi due mesi di navigazione, relativa al progetto Life A-Mar Natura2000, ha svolto una importante opera di divulgazione delle attività e delle problematiche delle Aree marine protette, siti che rappresentano uno scrigno di bellezza e biodiversità ancora poco conosciuti ma fondamentali, sia per i servizi ecosistemici che forniscono sia per gli obiettivi europei di conservazione del mare. Lo scopo della Campagna velica è stato principalmente quello di divulgare le aree marine protette e preservarle.

Sul mare si temperano i caratteri, si formano gli animi forti, si superano gli ostacoli, si cementa l'amor di Patria; ogni giorno c'è un nuovo limite da superare, una prova più dura da affrontare.

Nelle prossime pagine parliamo dell'incontro avvenuto lo scorso 27 maggio, nelle acque del porto di Cagliari, di due eccellenze italiane - dopo oltre 20 anni incrociano le prue l'Amerigo Vespucci e Luna Rossa - e della successiva partenza del 1° luglio del veliero salpato da Genova, per la Campagna d'istruzione in favore degli allievi ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno, salutato dalle Frecce Tricolori e da numerose imbarcazioni: le barche impegnate nella tappa finale di The Ocean Race, il catamarano Spirito di Stella e le sei Hansa 303.

Il Vespucci porterà il tricolore

nel mondo - una Campagna della durata di quasi due anni - percorrerà più di 40 000 miglia nautiche, toccando 31 porti stranieri in 28 nazioni dei 5 continenti. Il veliero della Marina Militare è molto più di una semplice nave scuola: rappresenta l'unione tra passato e futuro della nostra Marina, portatrice di valori e tradizioni che ogni marinaio conosce e tramanda.

Da questo numero, nella parte centrale ed estraibile della rivista, si tratterà di etica e sicurezza in mare. Il comandante Raiola ci parla della costante espansione della nautica da diporto, che ha subito dagli anni '90 in poi una produzione normativa rapida e senza sosta, che ha toccato tutti i profili della materia, ma che ha avuto, comunque, come comune denominatore una spinta verso la semplificazione.

Buona lettura.

di Donato Marzano

Questo è l'ultimo Punto Nave del triennio 2020-2023, in quanto il prossimo 6 luglio tutto il Consiglio Direttivo scadrà a termine mandato triennale. Al momento sono in atto le procedure di selezione per il vertice della LNI per il periodo 2023-2026. Ne approfitto per fare insieme un breve punto di situazione su quanto fatto in questi 3 anni insieme. È stata data priorità ad un lavoro interno di fidelizzazione e moralizzazione della LNI, focalizzandoci sui tanti aspetti positivi, ma anche sulle criticità interne dovute a comportamenti non sempre in linea con i nostri valori da parte di alcune Sezioni e Delegazioni. È stato effettuato un grande lavoro esterno verso le istituzioni: il governo, i dicasteri vigilanti della Difesa e del MIT, il Ministero del Mare (questo numero ospita un'intervista al Ministro Musumeci), il Ministero dello Sport, della Giustizia e dell'Istruzione, dell'Università, ma anche il vasto mondo delle associazioni (dagli Scout d'Europa al Consiglio Nazionale degli Ingegneri, fino all'Associazione Italiana Vele d'Epoca) e le Federazioni sportive, con attenzione alle giovani promesse sostenute con borse di studio e l'istituzione della cerimonia «Ancorati nel futuro».



È stato inoltre rivitalizzato il Centro Culturale Ambientale, con professori e ricercatori universitari provenienti dagli Atenei con cui la LNI collabora e lo sviluppo dell'App NauticAttiva e l'impiego di una sonda multiparametrica recentemente acquisita dalla Presidenza Nazionale per lo svolgimento di attività di monitoraggio dello stato di salute del nostro mare. La formazione nautica è stata rivitalizzata con una fondamentale riforma con equiparazione dei titoli acquisiti, centri territoriali e ripartenza dei corsi. Da evidenziare il forte impulso dato recentemente alle attività di formazione dal Centro Culturale per la Formazione Nautica, diventato pienamente operativo. Si segnala in tal senso l'ottimo risultato raggiunto dalla Lega Navale che, con il decreto interministeriale in fase di pubblicazione, recante la disciplina dell'Elenco nazionale degli istruttori professionali di vela in attuazione dell'articolo 49-quinquies, comma 10, del decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171, vedrà formalizzato il riconoscimento dei nuovi brevetti recentemente istituiti (Istruttore Nautico Base, Istruttore Nautico Costiero, Istruttore Nautico d'Altura, Istruttore Nautico Formato-

re) fra quelli validi per l'iscrizione nell'Elenco nazionale degli istruttori professionali di vela. Anche a seguito del crescente interesse ottenuto dai nuovi brevetti e dalle numerose richieste pervenute, la Presidenza Nazionale ha autorizzato lo svolgimento di stage di equiparazione integrativi, già in fase di svolgimento, riservati ai soci Esperti velisti ex art 29 e ex art 42. Sono inoltre in pieno svolgimento le fasi preparatorie (preselezione) per l'avvio dei nuovi corsi di formazione degli Istruttori Nautici della LNI, ad iniziare dal corso Base Vela, che si concluderanno con l'assegnazione dei primi titoli prevedibilmente nel mese di settembre.

Sono stati organizzati numerosi eventi nazionali (Primo convegno «Mare al Centro», Concerto per i 125 anni della LNI, due edizioni degli Open Day LNI, un'edizione del Supporter Day a Milano e, dopo dieci anni, una nuova edizione Trofeo nazionale canoa LNI-FICK, così

*La flotta ligure delle Hansa 303 sfila intorno all'Amerigo Vespucci in partenza per il Giro del Mondo da Genova.*

*Il Presidente Marzano alla prima edizione del Premio Internazionale del Mare Piero Ottone a Capraia.*



come seguiranno la prima edizione di «Ancorati nel futuro» a Ostia e il secondo convegno «Mare al Centro» a CINCNV). È stata assicurata una presenza nei maggiori Saloni Nautici d'Italia con stand e attività dimostrative. Crescita significativa dei contatti sui social media e degli strumenti di comunicazione digitale scarsamente utilizzati fino tre anni fa e maggiore attrattività del portale istituzionale leganavale.it e della testata digitale leganavalenews.it, con nuovi format e contenuti originali. Molto resta da fare per creare un vero e proprio ecosistema integrato di servizi per i soci e di informazione-promozione ma ci stiamo lavorando. È in atto un aggiornamento quotidiano dei canali di comunicazione e informazione, con particolare attenzione all'interazione e alla cura del rapporto con il pubblico (es.: supporto tempestivo nel fornire informazioni; risposta ai commenti degli utenti sui social). Si è registrata conseguentemente una maggiore visibilità sui media nazionali delle principali attività della Lega Navale. Migliore è stato anche il coordinamento fra centro e periferia su comunicazione e promozione e realizzazione di contenuti in partnership con altri soggetti (giusto qualche esempio fra i tanti sul senso di fare rete: associazioni come Marevivo su Legge Salvamare, Federazioni con Trofeo FICK, Marina Militare con concerto a Ostia), con benefici anche per la visibilità della LNI. È stata ufficializzata la Carta dei valori LNI quale esempio di confronto interno all'associazione e veicolo di promozione esterna per far conoscere meglio i valori e lo spirito dell'associazione. È stato assicurato il supporto della PN a manifestazioni sportive di carattere internazionale: Mondiale Hansa Palermo 2021; Mondiale Coastal Rowing Barletta 2023. È in atto una maggiore attenzione alla comunicazione interna (con i primi numeri della newsletter e lo sviluppo, in corso d'opera, dell'area FAQ) e a un'interazione frequente con le SS.PP., anche in termini di visibilità e supporto della comunicazione della PN alle iniziative locali di interesse. Sicuramen-

*Gli allievi dei corsi estivi 2023 del Centro Nautico Nazionale di Ferrara-Lido delle Nazioni.*

*In alto: il Presidente Marzano incontra con il DR per la Sicilia Orientale, Agatino Catania, la Procuratrice della Repubblica di Siracusa, Sabrina Gambino.*



te da implementare webinar di supporto ai Presidenti su materie tecniche (es. fisco). In sintesi, si è realizzato il rafforzamento complessivo del brand LNI verso l'esterno, testimoniato dal crescente numero di richieste di collaborazione. Sono riprese anche le relazioni internazionali, con la partecipazione al V Congresso Marittimo Nacional a Madrid a febbraio scorso e il rafforzamento del rapporto con la Real Liga Naval Española, in vista della costituzione di un soggetto federato a livello di Mediterraneo e con il ritorno della LNI in FIDALMAR Associazione di numerose Leghe Navali mondiali. Un dato sicuramente positivo è il numero dei soci in crescita: 46 960 nel 2020, 51 354 nel 2021, 53 785 nel 2022, in linea nel 2023. Assicurato per tanti progetti il coordinamento nazionale (LIFE A-MAR Natura2000 con Triton, Nastro Rosa Tour con Difesa Servizi, Giro dei Venti, M.A.R.E. di One Ocean Fondation, Sail the Children con Davide Besana, il Giro d'Italia a Vela con i «Timonieri Sbandati»). Sono state avviate le premesse per l'impiego massivo di barche sequestrate alla malavita organizzata con il programma 2023-2024 «Un mare di legalità». Sono state supportate in questi anni le Sezioni e Delegazioni per problemi o progetti dedicati. Permangono, tuttavia, problematiche significative che stiamo affrontando, come la mancanza di personale in PN a cui si è cercato di ovviare con collaborazioni importanti e con un piano integrato di attività e organizzazione, comprensivo di un primo piano assunzioni, il riconoscimento dei nostri CIN con un pressing sul MIT tramite la Difesa; la questione delle concessioni demaniali ed attuazione della Bolkestein con la presenza della LNI al CIPOM e al Tavolo sulla mappatura di recente istituzione. Viviamo un momento importante e decisivo per il nostro futuro, come altri nella storia della LNI, e dobbiamo fare quadrato sulla base dei risultati ottenuti grazie alla coesione del CDN entrante, degli organi di vertice della LNI e del prezioso lavoro che i soci della Lega Navale svolgono ogni giorno, al servizio del mare e dell'Italia. Un arrivederci e un sincero grazie.

*Classe 1955, nasce a Militello (Catania); il ministro Nello Musumeci è laureato in Scienze delle Comunicazioni, giornalista pubblicista, autore di saggi di storia contemporanea; è stato per due volte Presidente della Provincia di Catania, per tre legislature è eletto deputato, con Alleanza nazionale, al Parlamento europeo (1994-2009) e, fino allo scorso settembre, Presidente della Regione Siciliana. Nel corso del suo impegno istituzionale, Nello Musumeci è stato, in materia di protezione civile, Commissario del Governo per l'emergenza vulcanica sull'Etna nel 2001 e confermato Commissario per la ricostruzione l'anno successivo. È stato, tra l'altro, delegato per la crisi idrica nella Provincia di Palermo, per le mareggiate nell'Isola di Salina, per i gas tossici nell'Isola di Vulcano e, negli ultimi cinque anni, Commissario del Governo nazionale per la lotta al dissesto idrogeologico in Sicilia.*

*Nel 2008 entra nel consiglio comunale di Catania, il più votato dalla città. Tre anni dopo è chiamato a far parte del IV governo Berlusconi, quale sottosegretario di Stato al Lavoro e alle Politiche sociali. Nel 2012 è eletto deputato all'Assemblea regionale siciliana dove assume – per voto unanime – la presidenza della Commissione parlamentare antimafia.*

*Il 22 ottobre 2022 ha giurato da Ministro nelle mani del Presidente della Repubblica Sergio Mattarella.*

**La Lega Navale Italiana, assieme ad altre associazioni, caldeggia da tempo la nascita del Ministero del Mare. Ora che è stato istituito, quali sono gli obiettivi e le funzioni che svolge il suo dicastero?**

*Intendo subito dire che, passo dopo passo, stiamo componendo il mosaico del Ministero delle Politiche del Mare che è un momento assolutamente innovativo nella nostra recente storia istituzionale, poiché incide nel profondo il tessuto economico, sociale, culturale e ambientale della nostra Nazione; esso può essere portatore di una visione che è attesa da molto tempo dai soggetti pubblici e privati legati all'Economia Blu e al Mare come risorsa strategica dell'Italia. Il mio Ministero sta nascendo adesso, sta muovendo i primi passi, ma a ritmi accelerati, anche se stiamo partendo da zero, perché non godiamo di prassi, uffici, risorse, personale precedenti. Il ministero della Marina mercantile, che si faceva carico di una prospettiva complessiva della politica marittima italiana, ha cessato le sue funzioni esattamente 30 anni fa.*

*Da allora si è assistito, nell'ordinamento dello Stato, a una progressiva frammentazione e dispersione di funzioni che purtroppo hanno impedito che avessimo una politica marittima unitaria. Per questo va dato atto al presidente del Consiglio Meloni che ha voluto per la nostra comunità nazionale un ministero per il Mare, di una scelta che incrocia tendenze a livello globale e naturalmente quello che possiamo chiamare il ritorno strategico dell'Italia nel suo liquido amniotico: il suo mare, il Mediterraneo con tutto il suo patrimonio costiero, la ricchezza dei suoi litorali, l'ambiente e il paesaggio che lo circonda; la sua portualità, le attività produttive che essa genera. L'Italia è a naturale vocazione marittima: può vantare eccellenze e professionalità marittime che meglio dobbiamo sapere utilizzare e sviluppare: anche il vostro incontro ne è lo specchio. E siamo già in campo con la struttura di missione di cui il Governo si è dotato, che già ha acquisito contributi degli operatori del settore, con specifiche audizioni di supporto alle funzioni del CIPOM, il Comitato interministeriale per*

# Nello Musumeci

## Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del mare



le politiche del mare, alla cui guida mi ha delegato la presidente Meloni. Il Comitato ha il compito di indirizzare e promuovere l'azione del Governo per garantire – ferme restando le competenze delle singole amministrazioni – il coordinamento e la definizione degli indirizzi strategici delle politiche del mare. Il Cipom si è già riunito due volte, si riunirà di nuovo a luglio. Esso aggrega le energie e le competenze di ben nove Ministeri; è un luogo di coordinamento, ma anche un osservatorio che intende lavorare sempre più insieme alle categorie che a vario titolo hanno il Mare nella loro missione con una particolare attenzione alla capacità di coniugare gli interessi degli operatori economici con quello della sostenibilità ambientale. «Fare», finalmente in una visione unitaria, le politiche del mare significa curare la tutela degli interessi produttivi, energetici, ambientali, culturali – penso anche al nostro immenso patrimonio archeologico marino – e naturalmente di strategia globale legata al ruolo dell'Italia nel mondo, con particolare attenzione al «vicinato» e alle relazioni con i Paesi rivieraschi della sponda mediterranea, ma anche quelli più lontani ai quali siamo collegati dalle rotte geopolitiche, commerciali, turistiche.

#### **A che punto è il Piano Mare e quali sono i suoi capisaldi?**

Contiamo di completare il Piano del mare entro luglio e poi sottoporlo all'esame del Consiglio dei ministri. Il Cipom ne ha già apprezzato il disegno complessivo, proprio nei giorni scorsi. È uno strumento articolato che affronta tutte le tematiche che riguardano questa nostra grande risorsa da più visuali e prospettive, col concorso di tutte le amministrazioni interessate e dei soggetti pubblici e privati, sociali e imprenditoriali che, anche grazie a un lungo ciclo di audizioni, hanno fornito i propri contributi; devo dire che si tratta di apporti di qualità e molto costruttivi. Si tenga presente che, anche in questo caso, è la prima volta che l'Italia si dota di un Piano del mare che ha durata triennale con aggiornamenti che saranno apportati ogni anno.

#### **Il recepimento della Direttiva Bolkestein nell'ordinamento nazionale è vista dai soci LNI con preoccupazione, ma anche con aspettativa per sanare una situazione di incertezza. Cosa dobbiamo aspettarci?**

La questione, che non rientra nella mia delega, è seguita con molta attenzione dal governo, anche a Bruxelles. Bisogna essere intelligenti, assumere una condotta di equilibrio ed essere cautamente ottimisti, come lo sono io. Questo è un esecutivo la cui stella polare è l'interesse nazionale. Di questo potete essere sicuri. Aggiungo che siamo in posizione di vertice nella classifica del Sistema-Mare tra i Paesi europei: Spagna, Germania, Italia e Francia sono le quattro grandi economie blu nel Vecchio Continente sia in

termini di occupazione (insieme fanno oltre metà del totale europeo) che di valore aggiunto lordo (oltre il 60 per cento). L'Italia col suo 13,5% di valore aggiunto all'Economia Blu dell'UE è al terzo posto dopo Spagna (18,8%) e Germania (16,8%) e prima della Francia (12,4%). Quindi, faremo di tutto per incoraggiare e sostenere tutti i segmenti dell'Economia del Mare. Noi vogliamo che tutti gli spazi marittimi possano essere messi a reddito: economico, produttivo, sociale e ambientale. Quindi non accetteremo mai che siano smantellati pezzi importanti della nostra economia, specie se si tratta di imprese che hanno avuto il coraggio di investire e innovarsi.

#### **Cosa può fare la Lega Navale Italiana per supportare l'azione del Ministero del Mare?**

La Lega Navale ha una storia e un brand di prestigio, ha un radicamento importante sul territorio nazionale: è un attore pubblico e sociale di primo piano che può svolgere una funzione di iniziativa, di proposta, di interlocuzione col nostro Dicastero. Noi abbiamo bisogno di tutti, ma soprattutto della partecipazione attiva di quei soggetti privati e sociali che hanno una esperienza sul campo. In fondo, il background che non abbiamo perché siamo un Ministero giovane, è quello dei mondi vitali che da sempre hanno un rapporto forte col mare: sicuramente la Lega Navale rientra in questo catalogo di enti della cui collaborazione abbiamo bisogno. Dovremo pensare al sostegno della portualità destinata al diporto nautico a rilanciare le strutture esistenti. Veniamo, inoltre, da un lungo periodo di tassazione della nautica da diporto. La pandemia da Covid 19 ha indotto italiani ed europei a dedicarsi al turismo di prossimità, con un incremento del giro d'affari dei porti turistici italiani grazie alla riscoperta della vacanza nautica in barca che grazie agli affitti è un bene alla portata di molti ceti sociali. Dobbiamo sostenere e prolungare questa tendenza con nuovi servizi digitali, rinnovo degli impianti elettrici, modernizzazione delle strutture di ormeggio (pontili fissi e galleggianti), delle attrezzature per il rimessaggio a terra delle unità nautiche, la riqualificazione di piazzali, banchine, servizi igienici, installazione di pannelli solari ed impianti eolici. Occorrono interventi ex novo o a seguito di avversità atmosferiche e mareggiate: installazione di frangiflutti galleggianti per la protezione e l'ampliamento degli specchi d'acqua destinati alla nautica da diporto; manutenzione o sostituzione dei pontili galleggianti o fissi per l'attracco delle unità nautiche nei porti turistici, compresi interventi di sistemazione degli impianti elettrici e delle colonnine di erogazione dell'energia alle unità nautiche sui pontili e sulle banchine di ormeggio; occorre promuovere la transizione energetica dei porti turistici con installazione di impianti di autoproduzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (fotovoltaico, eolico, moto ondoso e maree) per l'alimentazione



Il Ministro Nello Musumeci riceve il crest della Lega Navale Italiana dall'ammiraglio Donato Marzano, durante l'incontro avvenuto lo scorso 6 giugno.

elettrica di pontili e banchine, dei mezzi di movimentazione, sollevamento e assistenza in acqua. E ancora, mi lasci ricordare: la digitalizzazione dei porti turistici in materia di software gestionale, l'energia elettrica erogata alle unità nautiche, applicazioni di collegamento via smartphone tra utenti e porto, e via dicendo. Insomma, c'è molto da fare, anche sotto il profilo della formazione degli operatori di cui c'è molto bisogno.

#### **Qual è il suo rapporto personale con il mare?**

Provegno da un'Isola che dal mare ha visto arrivare i quindici dominatori che nel corso dei millenni hanno lasciato le loro testimonianze nell'alambicco delle civiltà. Per noi siciliani, più che per altri popoli, il mare è storia, è vita, è futuro.

#### **Che consiglio si sente di dare ai giovani per proteggere il mare, ma anche per farne un'opportunità di sviluppo sostenibile?**

In fondo la missione del Ministero coincide con quella della Lega Navale: l'educazione ambientale e la tutela dell'ambiente marino e la cultura del mare sono obiettivi prioritari per tutti noi. La nostra azione deve puntare alla protezione degli ecosistemi marini, anche sostenendo iniziative partecipative nelle comunità locali che combinino economie territoriali e rigenerazione delle risorse naturali. Attività produttive e sostenibilità ambientali devono conciliarsi. È la meta alta verso cui dobbiamo marciare insieme. Ed è anche il messaggio che desidero lanciare alle giovani generazioni che praticano attività sportive e del tempo libero che col mare hanno relazione e un rapporto essenziale può dare un contributo importante. Il mare è vita, dicevo: è la vita di tutti noi. Amare il mare significa proteggerlo e difenderlo da inquinamento e sfruttamento innaturale; non curarne le infrastrutture. È un compito di tutti ma soprattutto delle ragazze e dei ragazzi italiani ed europei.



## tra innovazione e sostenibilità

*L'edizione 2023 segna un'ulteriore crescita legata al contesto mondiale che ha portato temi come la difesa sottomarina e la sicurezza marittima al centro dell'agenda dei governi.*

*Gli espositori che hanno partecipato alla rassegna spezzina si sono già dati appuntamento alla prossima edizione nel 2025.*

di Maurizio Caldera \*

Quando si incontrano il Mare e le Marinere, la Lega Navale Italiana è sempre presente; all'inizio di giugno, infatti, era anche alla Spezia, per l'ottava edizione di Seafuture, inaugurata quest'anno dal ministro della Difesa, Guido Crosetto.

Nello stand della LNI fino alla chiusura della rassegna, avvenuta l'8 giugno scorso, si sono alternate autorità civili e militari.

La LNI con l'occasione ha fornito ai visitatori informazioni sulle attività istituzionali e messo in esposizione una Hansa 303, deriva stabile che consente anche a persone con disabilità fisiche importanti di praticare lo sport della vela.

Ma gli aspetti di Seafuture sono sempre molte-

plici, trattando una vasta gamma di argomenti e temi legati al mare e alle attività civili, mercantili e militari. L'edizione 2023, inoltre, ha segnato un'ulteriore crescita legata al contesto mondiale, che ha portato temi come la difesa sottomarina e la sicurezza marittima al centro dell'agenda dei governi. La manifestazione ha raccolto negli stand espositivi aziende in numero dieci volte superiore a quello della prima edizione, dimostrando con la realtà dei fatti l'elevato gradimento con cui pubblico e Autorità hanno aderito all'iniziativa; presenti, tra gli altri, le delegazioni delle Marine militari di quattro continenti e aziende tra le più importanti d'Italia. Tra i partner figuravano Fincantieri, Leonardo, Mbd ed Elettronica Group. «La Marina vuole fare



sistema con le industrie», ha detto il contrammiraglio Giuseppe Scorone, direttore dell'arsenale militare, «non a caso il pattugliatore d'altura *Morosini* è in Indonesia e l'*Amerigo Vespucci* partirà a breve per il giro del mondo». L'assessore regionale ligure Andrea Benveduti, invece, ha sottolineato il parallelo tra il Salone Nautico di Genova e Seafuture, «due manifestazioni non sovrapponibili che rappresentano entrambe la vocazione della Liguria al mare. È un impegno economico che porterà ricadute significative in termini di crescita».

Il programma si è svolto snodandosi tra una cinquantina di conferenze e oltre 3000 incontri negli spazi dell'Arsenale come su unità ormeggiate all'interno della base. I temi hanno toccato gli argomenti più vari e di grande attualità, dall'intelligenza artificiale per la gestione delle infrastrutture strategiche, di grande interesse dopo il danneggiamento del gasdotto Nord Stream, alle tecnologie per filtrare gli scarichi urbani. Tra gli ospiti anche il ministro del mare, Nello Musumeci.

Segredifesa ha organizzato, inoltre, due conferenze dedicate alle tecnologie emergenti e alle innovazioni in ambito navale e subacqueo, moderate dal contrammiraglio Pietro Alighieri e dal capitano di vascello Francesco Marchetti, che hanno riscontrato un notevole successo di pubblico in sala e nelle rispettive dirette streaming.

Le aziende partecipanti al Seafuture hanno avuto, dunque, opportunità di rilievo per farsi conoscere a livello internazionale, vista la presenza di oltre 70 Delegazioni provenienti da tutto il mondo, sia istituzionali sia Marine militari - con 28 Capi di Stato Maggiore - e Segretariati Generali della Difesa, oltre che dai numerosi visitatori a livello nazionale e internazionale. Sono stati proprio gli oltre 310 espositori, dunque, a sottolinearne la buona riuscita, con presenze che hanno raggiunto numeri ben oltre le più rosee aspettative.

A riprova del successo raggiunto nell'area di 35000 metri quadrati riservati alla rassegna spezzina, ricavati all'interno dell'Arsenale stesso, 80 aziende estere si sono già date appuntamento alla prossima edizione, nella primavera del 2025.

Il nostro Paese, del resto, per la sua posizione strategica e centrale sul Mediterraneo è chiamato a

*Alla Spezia, presso l'Arsenale Militare, espositori nazionali ed internazionali del settore Difesa, Trasporto marittimo e Tecnologia e sicurezza. Presente anche la Lega Navale Italiana con uno stand espositivo.*



*A sinistra: il Ministro della Difesa, Guido Crosetto, ha inaugurato l'ottava edizione del Seafuture. Sopra, da destra: l'ammiraglio Roberto Camerini, delegato per la Regione Liguria della Lega Navale Italiana, il presidente della Fondazione Carispezia, dott. Andrea Corradino, il prefetto della Spezia, dott.ssa Maria Luisa Inversini, e il presidente della Sezione LNI della Spezia, Claudio Morellato.*

interpretare un ruolo da leader a livello europeo proprio puntando sul mare: non è un caso che le produzioni nelle zone costiere italiane rappresentino il 50,6% del PIL, contro una media del 36,6% nei Paesi dell'Unione Europea. A livello globale, inoltre, è emerso come sia definitivo l'orientamento verso la dimensione subacquea; infatti è sui fondali che sono collocate le infrastrutture strategiche per l'approvvigionamento energetico e le telecomunicazioni digitali.

Non è secondario peraltro nemmeno che Seafuture voglia essere una concreta opportunità anche per i giovani, premiati in ciascuna edizione attraverso i Seafuture Awards, un riconoscimento realizzato insieme al Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, l'Ufficio Scolastico regionale e la Fondazione Carispezia.

\* giornalista freelance.



*Capitanerie di Porto - Guardia Costiera: presentato il rapporto annuale alla presenza del ministro Matteo Salvini e dell'ammiraglio Nicola Carlone.*

*di Antonio Cosentino \**

**S**i è tenuto presso l'Aula del Parlamento del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza del vice premier del Consiglio e ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e dell'ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, l'incontro stampa dove è stato presentato il Rapporto Annuale del Comando Generale. A illustrare i dati e le attività svolte dal Corpo, introdotti da un breve filmato di presentazione, è stato il capitano di vascello Cosimo Nicastro, Capo Ufficio Comunicazione del Comando Generale.

Sicurezza e legalità si confermano i valori assoluti anche nel 2022, certificati per di più dalle evidenze operative: 2183 persone salvate, oltre 1300 illeciti ambientali accertati, 372 tonnellate di prodotto ittico sequestrato, frutto di attività illecite. Risultati questi raggiunti anche grazie all'ausilio della componente tecnologica. Tra i diversi sistemi in uso alla Guardia Costiera, il Clean Sea Net, che permette di localizzare eventuali inquinamenti in mare causati da navi e identificare i responsabili, e il PELAGUS, che

consente di monitorare costantemente circa 80000 navi e processare nell'arco dell'anno 21 miliardi di informazioni e dati utili per garantire la sicurezza in mare.

I droni, messi a disposizione della Guardia Costiera dall'agenzia europea EMSA, hanno volato non solo per garantire la sicurezza della navigazione, ma anche per essere al servizio dell'ambiente, con 329 ore complessive di volo e 56 avvistamenti di grandi vertebrati marini; dati preziosi messi a disposizione della comunità scientifica.

Il patrimonio naturale delle Aree Marine Protette è stato tutelato dalla Guardia Costiera con 3464 missioni navali, 244 missioni aeree e 92 missioni subacquee, con ricadute positive sul turismo e sull'economia.

A tutela delle risorse ittiche del Paese, degli onesti operatori del settore e dei consumatori, l'attività del Corpo in materia di pesca ha registrato oltre 90 000 controlli, che hanno portato a 8 milioni di euro di sanzioni.

L'attività ispettiva e certificativa del naviglio nazionale ha concorso a sostenere lo sviluppo della Blue economy». L'articolato e approfondito sistema di controlli condotto dagli ispettori



*A sinistra: il Ministro Salvini e il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, ammiraglio Carlone, durante la presentazione del rapporto annuale.*

della Guardia Costiera sulle unità italiane (6374 i certificati rilasciati a unità maggiori) ha contribuito al raggiungimento di prestigiosi risultati internazionali. Tra le 1627 unità straniere ispezionate nei porti italiani, 199 sono state sottoposte a fermo amministrativo per gravi carenze, tali da compromettere la sicurezza della nave. L'efficienza dei servizi e le risposte al cittadino si traducono in 5804 bollini blu rilasciati in mare e 165 sui laghi maggiori, 37 860 procedimenti amministrativi istruiti per patenti nautiche. Questi sono alcuni dei dati illustrati nella sua seconda edizione; «il Rapporto annuale» - ha dichiarato il ministro Salvini - «ci restituisce i numeri che rendono giustizia del lavoro, della passione, dell'impegno, della professionalità delle donne e degli uomini della Guardia Costiera».

«Il 2022» - ha sottolineato il Comandante Generale, l'ammiraglio Carlone - «è stato caratterizzato da speranze legate dal superamento della pandemia, bruscamente interrotte dal conflitto russo-ucraino e dai suoi pesanti effetti umani, sociali ed economici, ma anche dalla ripresa massiccia dei flussi migratori verso l'Europa. La presentazione del Rapporto è un'occasione



per raccontare qual è il nostro ruolo nel mondo marittimo un mondo marittimo sempre più complesso e variegato. Come organo periferico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Guardia Costiera si pone al centro della marittimità del Paese: con la nostra prontezza operativa, la presenza in mare e a terra siamo sempre più vicini ai cittadini».

\* giornalista.





di Alessandro Lentini \*

**S**ono passati oltre vent'anni dallo storico incontro in Nuova Zelanda tra l'*Amerigo Vespucci* e *Luna Rossa*, ma la magia è sempre quella «della prima volta».

Il veliero della Marina Militare e il team che rappresenterà l'Italia alla 37<sup>a</sup> America's Cup hanno incrociato nuovamente le prue lo scorso 27 maggio nelle limpide acque antistanti il Molo Ichnusa di Cagliari, con la giusta brezza che ha spinto il prototipo di *Luna Rossa Prada Pirelli* a oltre 40 nodi.

Il *Vespucci* non è nave da grandi velocità ma dalla sua ha il fascino di una «signora del mare» di 92 anni in procinto di partire per il secondo giro del mondo della sua storia: il primo di luglio da Genova mollerà gli ormeggi per un viaggio che porterà il suo equipaggio e i suoi allievi in 32 destinazioni diverse nei 5 continenti, per una durata complessiva di 20 mesi, coniugando la tradizionale attività formativa con la cooperazione e promozione dell'immagine del Paese, dell'eccellenza del made in Italy e dei suoi prodotti simbolo.

L'incontro è avvenuto in una delle città più belle d'Italia, dove *Luna Rossa* ha la sua base operativa, proprio durante le fasi preparatorie sia per la nave della Marina, appena uscita dall'arsenale della Spezia al termine dei canonici lavori invernali, sia per il team *Luna Rossa* che presto inizierà con le gare preliminari.

«Incrociare il *Vespucci* è sempre emozionante», ha detto Max Sirena, skipper e team director di *Luna Rossa Prada Pirelli*. «*Luna Rossa* e la nave scuola della Marina Militare sono due icone della vela italiana e nonostante le differenze in termini di età, tipologia e concezione, rispondono alle medesime leggi del mare e del vento. La prima volta ci siamo incontrati ad Auckland, durante la 31<sup>a</sup> edizione di Coppa. Oggi, a distanza di oltre 20 anni, ci siamo dati appuntamento alla nostra base di

*Nave Vespucci e Luna Rossa, le due eccellenze italiane della vela nelle acque di Cagliari incrociano le prue.*



Personale di Luna Rossa a bordo di nave Vespucci.

Cagliari per un'altra veleggiata insieme e per farci reciprocamente "in bocca al lupo", in vista di due importanti eventi ormai prossimi: la 37ª America's Cup per Luna Rossa Prada Pirelli e il giro del mondo per il Vespucci». Dal canto suo il capitano di vascello Luigi Romagnoli, comandante di Nave *Vespucci*, ha augurato: «Buon vento e mari calmi a Luna Rossa per la prossima sfida», per poi enfatizzare come «La Marina Militare e Luna Rossa

si stanno preparando per due sfide che affondano le radici nel mito della marittimità, il giro del mondo e l'America's Cup. Li affronteremo su due vascelli estremamente diversi ma così ugualmente unici nel loro genere, l'Amerigo Vespucci e l'imbarcazione Ameri-



#### CURIOSITA'

21 anni fa, nel 2002, ad Auckland, in Nuova Zelanda, e più precisamente nel Golfo di Hauraki, nave *Vespucci* e *Luna Rossa* incrociavano per la prima volta nello stesso specchio d'acqua. La nave della Marina era giusto a metà del primo giro del mondo della sua storia, agli antipodi dell'Italia, mentre il team Prada Pirelli preparava meticolosamente la sua seconda partecipazione al torneo sportivo più antico del mondo.

ca's Cup del team Luna Rossa. Ci accomunano la stessa dedizione, professionalità e spirito di gruppo, oltre al rispetto per il mare e per le sue regole. L'Equipaggio del *Vespucci* farà senza dubbio il tifo per loro». Per celebrare l'anniversario dell'incontro tra due ambasciatrici dell'Italia nel mondo, alcuni velisti di *Luna Rossa Prada Pirelli* si sono imbarcati sul *Vespucci* e, sotto gli ordini del Comandante e del «nostromo», hanno prova-

to il fascino della navigazione tradizionale, dove le manovre sono ancora condotte con le modalità dei vascelli di linea del XIX secolo, mentre il prototipo del team Luna Rossa Prada Pirelli navigava sfrecciando accanto alla nave scuola della Marina Militare.

\* freelance

# Conclusa la Campagna velica

di Tonanio Scotennio \*

*La Sezione di Ostia della Lega Navale italiana ha ospitato lo scorso 28 giugno l'evento conclusivo della Campagna velica Life A-Mar Natura2000.*

**S**i è conclusa nel Lazio la Campagna velica del progetto Life A-Mar Natura2000, che in quasi due mesi di navigazione ha svolto una importante opera di divulgazione delle attività e delle problematiche delle Aree marine protette, siti che rappresentano uno scrigno di bellezza e biodiversità ancora poco conosciuti ma fondamentali, sia per i servizi ecosistemici che forniscono sia per gli obiettivi europei di conservazione del mare.

Per questo nasce il progetto italo-spagnolo LIFE A-MAR NATURA2000, finanziato dal programma LIFE dell'Unione Europea, che ha l'obiettivo di informare, formare, educare, sensibilizzare e coinvolgere attivamente tutti i portatori di interesse del mondo del mare, dai turisti ai residenti, dalle istituzioni al mondo della ricerca, dagli operatori della nautica ai referenti delle attività sportive-ricreative, dai pescatori agli imprenditori locali, stimolando un'azione-reazione che porti a comportamenti più sostenibili, partecipativi e promotori di buone pratiche.

Partita lo scorso 15 maggio dalla Liguria, la Campagna velica, organizzata e coordinata da Triton Research e in parallelo con Federparchi-Europarc Italia, coordinatore del progetto, e LIPU con il supporto operativo di Lega Navale Italiana, è stata raccontata con un diario di bordo condiviso sulle principali piattaforme social del progetto, che ha portato migliaia di appassionati ad esplorare, insieme agli equipaggi delle barche, oltre 50 siti marini delle coste di Liguria, Sicilia, Sardegna, Toscana, Lazio e Campania. Inoltre, ha visto

L'organizzazione di 17 eventi e 14 visite guidate per promuovere fra tutti gli «utenti del mare», una fruizione consapevole e responsabile delle risorse naturali marine.

Questi sono i dati emersi dall'incontro stampa, moderato da Letizia Palmisano, a cui hanno partecipato il presidente del X Municipio di Roma Mario Falconi, il capitano di fregata del Corpo della Capitaneria di Porto - Guardia Costiera, Floriana Segreto, Stefano Picchi direttore scientifico di Triton Research, Alessandro Polinori vicepresidente LIPU, Giampiero Sammuri presidente del parco nazionale dell'Arcipelago Toscano e Francesco Carlucci direttore della Federparchi. L'intera Campagna velica è stata organizzata in collaborazione con i Parchi Nazionali di Cinque Terre, Arcipelago Toscano e Asinara, cofinanzia-

tori del progetto e le Aree Marine Protette toccate lungo l'itinerario.

La conferenza stampa dell'evento conclusivo della Campagna velica LIFE A-MAR NATURA2000.



### A tu per tu con Maurizio De Rossi, skipper dello Spyros

«Socio della LNI da quasi 50 anni, mi onoro di avere la tessera firmata dall'ammiraglio Luigi Durand de la Penne».

«Abbiamo aderito con molto entusiasmo a questa Campagna velica per divulgare le aree marine protette e preservarle, raccogliendo dei piccoli campioni di acque e facendo delle osservazioni nelle varie calette», così inizia il racconto di Maurizio De Rossi, un'ottantenne pieno di vitalità con uno spirito marinairesco non comune, skipper dell'unità a vela Spyros. «Ci siamo imbarcati a Fiumicino a bordo dello Spyros, barca a vela sequestrata alla criminalità organizzata in dotazione alla Lega Navale Italiana Sezione di Fiumicino e fatto rotta su Ischia, dove avevamo concordato l'imbarco di personale di Triton, percorrendo le prime 110 miglia. Giunti in prossimità dell'isola si è provveduto a fare delle comparazioni delle acque, prendendo nota anche dell'avvistamento di varie specie di pesci, tra cui qualche tonnetto. Dopo Ischia e Procida, con a bordo i due giovani di Triton che hanno affrontato tutto il percorso e tutte le regole che vigono in barca in maniera esemplare, ci siamo diretti verso Ventotene, anche qui annotando e facendo analoghe osservazioni. Abbiamo seguito la navigazione toccando tutte le isole dell'arcipelago Pontino. Giunti a Palmarola e dopo aver fatto i rilievi di routine, abbiamo dato "fondo" a Cala Brigantino; durante la notte una perturbazione estiva, con un grosso vento mi metteva in allerta, passando buona parte della notte in coperta, assicurandomi della buona tenuta dell'ormeggio e della sicurezza dell'equipaggio. Di buon mattino alle 6 circa siamo salpati da Palmarola per far ritorno nel nostro ormeggio, assegnatoci dalla collaborativa Capitaneria di Fiumicino nella darsena, il tutto dopo aver navigato per circa 260 miglia tra le congratulazioni dei presenti e del Presidente della locale Sezione della LNI Armando Fortini.

Spyros è una imbarcazione della Lega Navale di Fiumicino, che viene messa a disposizione dei diversamente abili», continua Maurizio, «dove vengono imbarcati a titolo gratuito, sotto la bandiera della LNI, anche bambini con sindrome di down. La nostra soddisfazione e la mia personale è quella di ricevere da loro un sorriso e vedere la gioia negli occhi dei genitori. Quando sbarchiamo gli facciamo omaggio di un diplomino come aspiranti marinai e questo mi riempie il cuore di gioia. Non facciamo uso commerciale di questa barca ma la mettiamo a disposizione per compiti istituzionali che la LNI porta avanti.

Il mio intento futuro è quello di valorizzare sempre più il sociale, ma anche avvicinare al mare persone che per varie cause non hanno la possibilità, cercando anche di tirare fuori delle motivazioni e potenzialità dai più giovani».



### A tu per tu con Edoardo Olmi, biologo marino imbarcato sull'unità a vela Teta

Il 14 giugno a bordo di Teta, Bavaria 34 in dotazione alla Lega Navale di Lerici iniziava la Campagna velica nel nord della Sardegna, insieme all'associazione Triton, alla scoperta delle aree marine protette.

Durante la campagna velica sono stati realizzati campionamenti attraverso l'utilizzo di una sonda multiparametrica, o CTD; ne parliamo con Edoardo Olmi, biologo marino.

#### Edoardo ci spiega meglio che cosa è una sonda multiparametrica? A cosa serve?

La sonda multiparametrica o CTD è il dispositivo che, come suggerisce l'acronimo, serve a misurare i parametri della conduttività elettrica, della temperatura e della profondità, principalmente di mari e oceani. Si tratta di uno degli strumenti fondamentali in oceanografia perché fornisce dati e profili dettagliati indispensabili utili per calcolare la salinità, densità, la velocità del suono nel mare e per mappare lo stato di salute di esso. Con i dati acquisiti attraverso la sonda è possibile stimare fenomeni atmosferici e meteorologici, rilevare i cambiamenti di densità dell'acqua per indagare i processi chimici e biologici in atto.

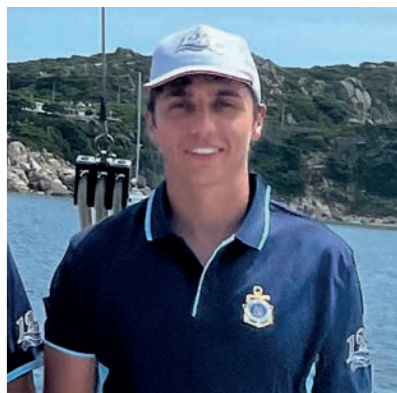
#### L'utilizzo dell'App NauticAttiva in cosa consiste?

Grazie all'app NauticAttiva è possibile da parte di tutti segnalare la presenza di cetacei e rettili marini nelle acque del Mar Mediterraneo.

Queste segnalazioni sono importanti per comprendere la presenza e la distribuzione di questi animali. Con l'app è anche possibile segnalare la presenza di «marine o beach litter», ovvero tutti quei rifiuti prodotti dall'uomo che si possono trovare nelle nostre spiagge oppure come corpi galleggianti in mare; questi rifiuti possono essere divisi in base alla loro dimensione (meso, macro e mega).

#### L'importanza e la conservazione dei siti marini, cosa bisogna fare per amarli e proteggerli?

Salvaguardare, proteggere e preservare il mare e gli ecosistemi naturali è fondamentale; è notizia di pochi giorni fa che l'Unione europea ha approvato la Nature Restoration Law, che prevede il ripristino del 20% degli ecosistemi degradati entro il 2030. Questa è l'eredità che lasceremo alle prossime generazioni e abbiamo il dovere di proteggerla.



# La APP iNaturalist – NauticAttiva

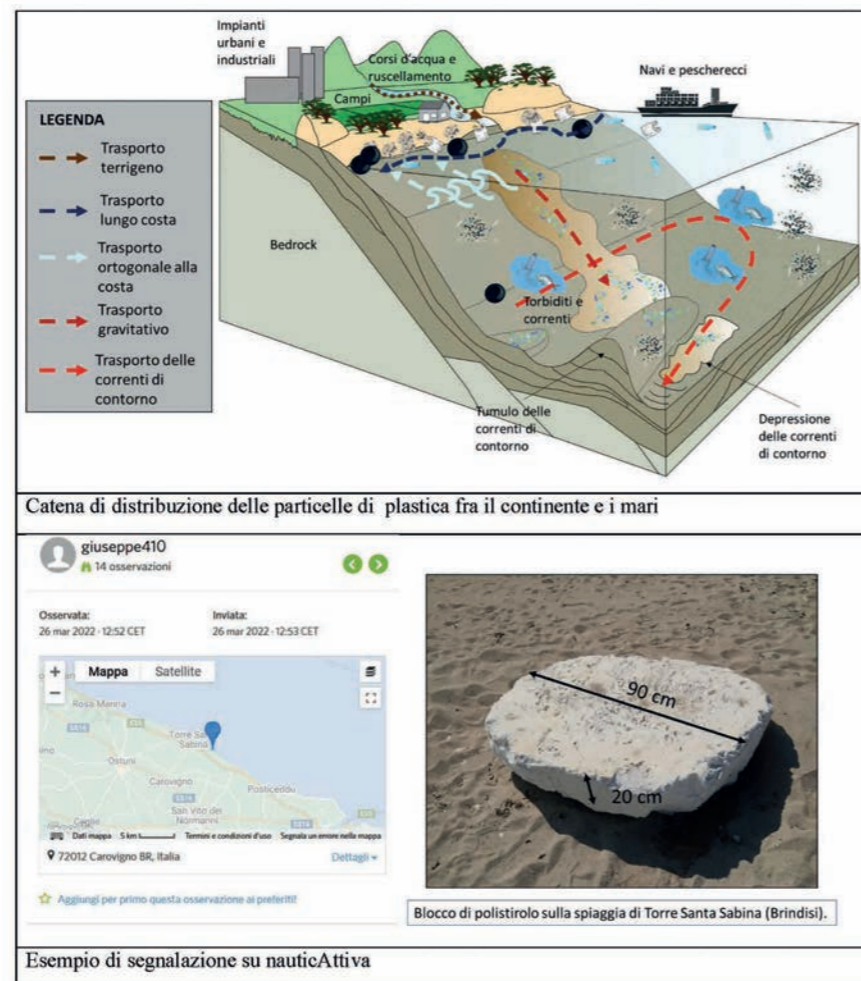
*La citizen science al servizio dello studio della distribuzione delle plastiche nell'ambiente marino e costiero.*

di Giuseppe Mastronuzzi \*

A scala globale, l'incremento della produzione di plastica nelle sue tante forme, destinata agli usi più differenti – dall'accessoristica industriale, ai vestiti, alla strumentazione tecnica, all'imballaggio ecc. – ne rende disponibile grandi volumi da smaltire a fine ciclo di vita. Fatta salva la parte riciclabile o destinata in discariche attrezzate, una grande parte della plastica si riversa in ambiente per rilascio volontario, occasionale, ovvero inconsapevole. Quest'ultima è legata all'usura di materiali di uso quotidiano – p.es. i vestiti in sintetico o certi cosmetici – che producono micro e nanoparticelle. La plastica rilasciata è quindi distribuita dalla dinamica naturale (vento, pioggia, flussi incanalati di acque, gravità) a divenire parte dei suoli, dei sedimenti fluviali e marini, della colonna d'acqua degli oceani e, peggio, parte della catena trofica: nanoparticelle di plastica sono state rinvenute anche nella placenta umana.

Nel 2021 un accordo fra la Lega Navale Italiana e l'Università degli Studi di Bari «Aldo Moro» (Dip. di Scienze della Terra e Geoambientali e Dip. di Biologia) ha permesso di costituire un nucleo in UNIBA che lavora in stretta sinergia per tracciare e caratterizzare le plastiche che sono distribuite nei nostri mari, recipienti finali di un flusso continuo

dai centri di produzione e di consumo. Correnti marine e onde, prese in carico le plastiche recapitate in mare (macro-, micro-, nano- in funzione delle loro dimensioni), le distribuiscono lungo le nostre coste e quindi nelle aree dunari e retrodunali e nelle lagune. Tale attività è la naturale evoluzione del progetto MICA – *Microplastiche nella colonna d'acqua*, realizzato fra CINCNV e UNI-



BA sin dal 2019.

La raccolta di dati destinati alla ricostruzione di un processo naturale richiede un numero congruo di rilevatori, una capillare distribuzione sul territorio, una capacità di analisi che permetta di passare dall'osservazione al dato scientifico. Con il fine di aumentare le osservazioni utili a raccogliere dati, i responsabili scientifici dell'accordo – dott.ri Angela Rizzo e Giovanni Scardino, con la dott.ssa Giulia Cipriano e il prof. Rocco Martella – hanno costruito una APP destinata a raccogliere osservazioni che con opportuni trattamenti possono essere portati al livello di dati.

La APP NauticAttiva di iNaturalist è rivolta a qualunque amante del mare che navighi o che frequenti le nostre coste, dotato di un cellulare in grado di gestire APP e di scattare foto geolocalizzate. In maniera estremamente sintetica, in questa attività di citizen science, chiunque risponda a questi requisiti minimi può, dopo aver scaricato la APP – che è assolutamente gratuita – scattare una foto quanto più prossima all'oggetto in plastica dopo aver attivato il GPS del suo apparecchio. La APP invia – in tempo reale se c'è copertura di rete o, altrimenti, in maniera differita – il

dato ad un server ubicato presso UNIBA che gestisce tutti i dati. Questi, a loro volta, sono oggetto delle osservazioni che ne permetteranno – entro certo limiti – il riconoscimento ma che certamente ne detaglieranno la distribuzione lungo le nostre coste e nei mari.

Con la stessa APP è possibile segnalare la presenza dei più evidenti – ma non soli – bersagli della distribuzione delle plastiche. Oltre ai grandi pesci pelagici o ai piccoli animali attratti dalle particelle di plastica in sospensione, i rettili marini e i cetacei spesso ingeriscono plastiche scambiate per nutrienti. Anche in questo caso il riconoscimento delle caratteristiche di questi grandi animali permetterà di implementare la banca dati su tartarughe e cetacei al servizio della natura.

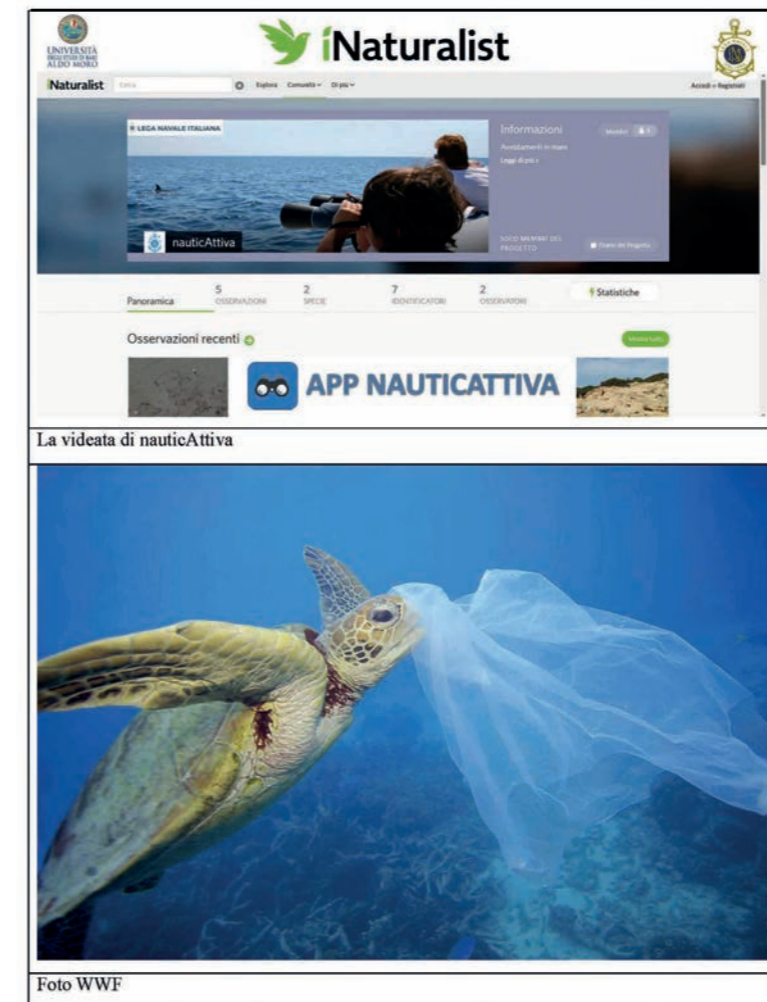
Uno strumento quindi alla portata di tutti gli amanti del mare che permette, in uno sforzo comune fra scienza e società, di conoscere meglio la distribuzione delle plastiche nei nostri mari e lungo le nostre coste con l'obiettivo di salvare l'ambiente fisico e le componenti biologiche che lo rendono unico.

Per contribuire alla conoscenza e per avere un ruolo di collaborazione in questo sforzo di salvare il mare la APP è disponibile su: <https://www.inaturalist.org/projects/nauticattiva>

Si ringrazia l'ammiraglio Donato Marzano, Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, i professori Angelo Tursi e Roberto Carlucci, componenti del comitato scientifico della Lega Navale Italiana, il CINCNV e il personale di bordo di Nave *Magnaghi*, Nave *Galatea* e Nave *Aretusa*.

Per le attività di raccolta dati in fase di sperimentazione, si desidera ringraziare il personale delle seguenti Sezioni della Lega Navale Italiana: Sezione LNI di Trani, Sezione LNI di Mola di Bari, Sezione LNI di Taranto, Sezione LNI di Brindisi.

\* Professore ordinario di Geografia Fisica e Geomorfologia, Direttore del Dipartimento di Scienze della Terra e Geoambientali dell'Università degli Studi di Bari «Aldo Moro».



# VESPUCCI

*La partenza da Genova del veliero salutata dalla presenza di esponenti del governo, dalle Frece Tricolori e numerose imbarcazioni che hanno scortato nave Vespucci in mare, compresa la flotta Hansa 303 della Lega Navale di Genova Sestri e Chiavari-Lavagna.*

di Alessandro Lentini \*  
foto Silvio Scialpi

Dal porto di Genova, lo scorso primo di luglio, è iniziato il giro del mondo di nave *Vespucci*, della Marina Militare. La tradizionale campagna d'istruzione in favore degli allievi ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno si arricchisce di molti significati: «Con nave *Vespucci* partono la cultura, la storia, l'innovazione, l'enogastronomia, la scienza, la ricerca, la tecnologia, l'industria, questo insieme che fa del nome Italia uno dei nomi più evocativi al mondo», ha dichiarato infatti il ministro della Difesa Guido Crosetto durante la cerimonia. Nella sua campagna intorno al mondo, della durata di quasi due anni, nave *Vespucci* percorrerà più di 40 000 miglia nautiche, toccando 31 porti stranieri in 28 nazioni dei 5 continenti: «Questa nave salperà sventolando la bandiera italiana che porterà in giro per il mondo tutto quello che l'Italia rappresenta. In ogni nazione non arriverà solo la nave più bella del mondo ma arriverà l'Italia», ha concluso il ministro Crosetto. L'evento ha unito la commozione dei genitori, parenti e amici degli allievi, in partenza per la loro prima esperienza a bordo di una nave militare al termine del primo anno in Accademia,

alla festa per un momento storico salutato dalle Frece Tricolori e dalla «scorta» in mare di numerose imbarcazioni: le barche impegnate nella tappa finale di *The Ocean Race*, il catamarano *Spirito di Stella*, le sei Hansa 303 delle Sezioni LNI di Genova Sestri e Chiavari-Lavagna, le barche dei privati cittadini curiosi di vedere lo spettacolo dal mare.

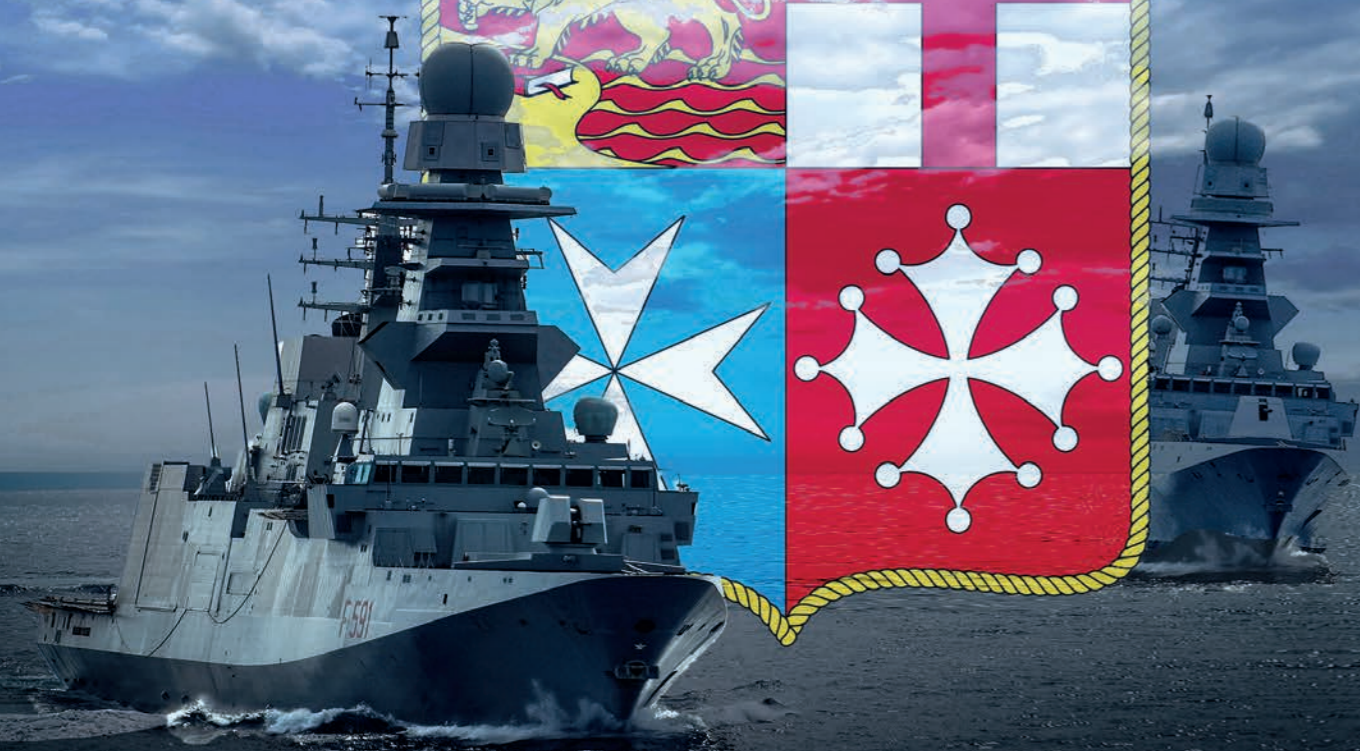
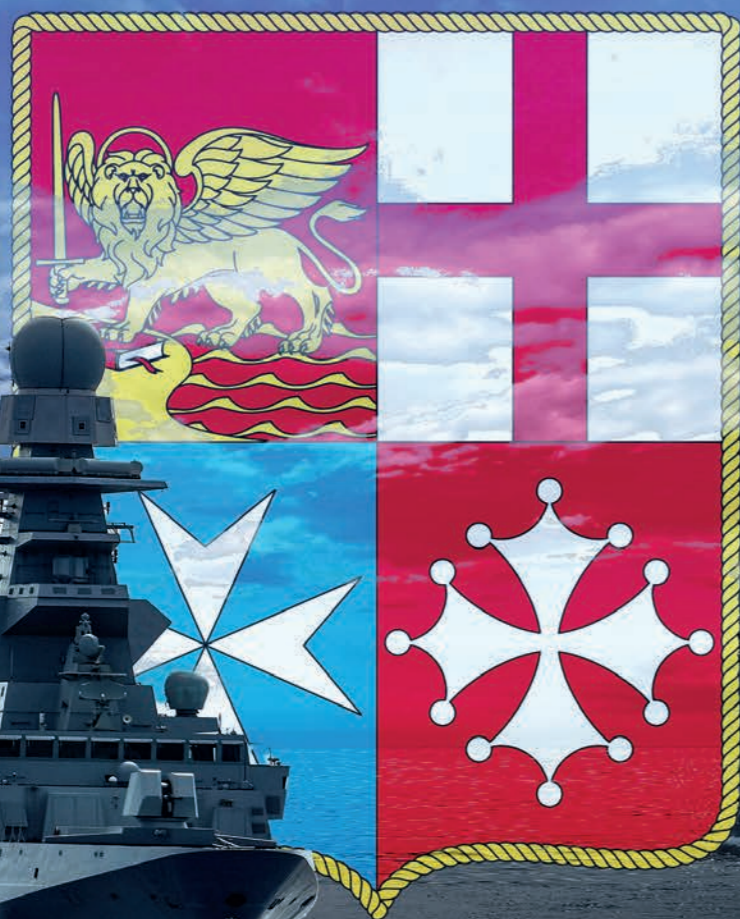
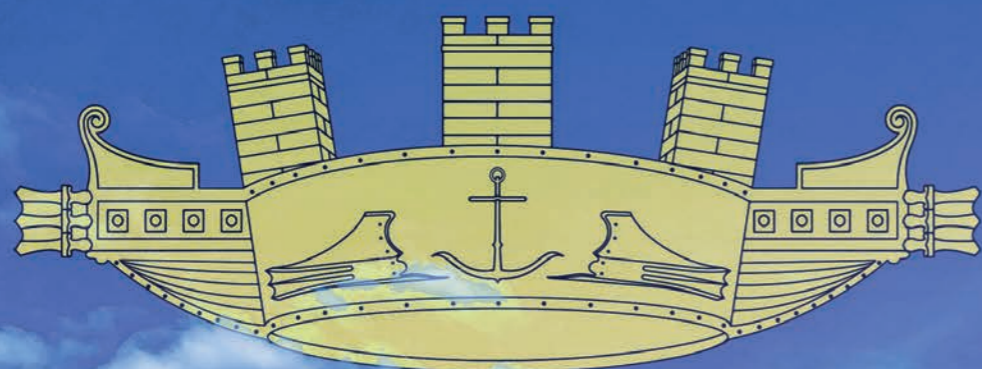
Le Hansa 303 sono imbarcazioni che consentono anche a persone con gravi disabilità e ad equipaggi misti di vivere appieno il mare, e proprio la partecipazione di queste derive, con il catamarano *Spirito di Stella*, hanno posto l'accento all'avvicinamento e accesso al mare e alla vela per tutti, senza barriere.

«Una giornata di mare, di vela e di valori che ha visto protagonista la Lega Navale Italiana con l'importante messaggio che in mare non si lascia indietro nessuno. La Lega Navale Italiana è impegnata ogni giorno in tutta Italia con numerose attività di nautica solidale; il nostro impegno per un mare accessibile a tutti prosegue con sempre maggior impulso, all'insegna dello spirito di servizio e di solidarietà che caratterizza la Lega Navale Italiana da 126 anni», ha dichiarato il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, amm. Donato Marzano.

\* freelance

*Nave Vespucci: l'ambasciatrice della Marina Militare del made in Italy in tutto il mondo.*





PROFESSIONISTI DEL MARE



Comparto giovane in costante espansione, la nautica da diporto ha subito dagli anni '90 in poi una produzione normativa rapida e senza sosta, che ha toccato tutti i profili della materia, ma che ha avuto, comunque, come comune denominatore una spinta verso la semplificazione.



di Aniello Raiola \*  
foto di Simone Zambito

**L**a gran parte delle norme sulla sicurezza della navigazione e sulla salvaguardia della vita umana in mare costituisce un atto di fiducia del Legislatore nei confronti della coscienza civica e della maturità dei diportisti e degli operatori del settore. Ma la semplificazione richiede anche responsabilizzazione, soprattutto quando si tratta di sicurezza.

Ecco che nell'odierno contesto assumono fondamentale rilevanza:

- per il diporto cosiddetto puro, cioè non commerciale, la preparazione del diportista, sia dal punto di vista propriamente tecnico-nautico, che dal punto di vista giuridico inteso come conoscenza delle regole di comportamento;
- per il diporto commerciale, la competenza professionale di chi



svolge mansioni di comando o di macchina a bordo di unità utilizzate nell'attività di charter.

Quanto al primo aspetto, in ambito comunitario la direttiva 94/25/CE - poi sostituita, anche se confermata appieno per gli aspetti rilevanti, dalla direttiva 2013/53/UE - ha introdotto per la prima volta un nuovo modo di pensare alla nautica. L'obiettivo resta la sicurezza della navigazione da diporto, ma viene raggiunto attribuendo le relative responsabilità al costruttore e al conduttore (comandante) dell'unità.

Al costruttore la direttiva concede la facoltà di intervento o meno di un organismo tecnico nella fase di realizzazione del prodotto barca, ma è pur sempre il costruttore che si assume la responsabilità della conformità della barca ai criteri di progettazione e di costruzione fissati a monte, laddove le si attribuisce una categoria di progettazione

<sup>1</sup> La normativa UE, recepita anche in Italia, prevede la suddivisione delle imbarcazioni e dei natanti da diporto in quattro categorie di progettazione, in base alle quali vengono definiti sia i limiti di navigazione sia il numero massimo di persone trasportabili. Le categorie di progettazione sono in funzione di due parametri, la forza del vento e l'altezza d'onda significativa:

- Categoria A: unità progettate per venti superiori a forza 8 (scala Beaufort) e un'altezza d'onda significativa superiore a 4 metri;
- Categoria B: unità progettate per venti fino a forza 8 e un'altezza d'onda significativa fino a 4 metri;
- Categoria C: unità progettate per venti fino a forza 6 e un'altezza d'onda significativa fino a 2 metri;
- Categoria D: unità progettate per venti fino a forza 4 e un'altezza d'onda significativa fino a 0,3 metri.

Le unità da diporto di ciascuna categoria devono, quindi, essere progettate e costruite tenendo conto dei suddetti parametri per quanto riguarda la stabilità, il galleggiamento e gli altri requisiti essenziali di sicurezza.

(A, B, C o D)<sup>1</sup> e l'unità viene classificata sicura per quelle determinate condizioni meteo-marine (forza del vento e altezza significativa dell'onda) correlate alla categoria assegnata.

Allo stesso modo si può dire per il conduttore/comandante, per il quale il Codice della nautica del 2005 prevede un nuovo ruolo, da semplice esecutore di quanto imposto dalla normativa statale a utente pensante, in grado di scegliere:

- il tipo di navigazione da intraprendere,
- le dotazioni di sicurezza necessarie,
- il numero minimo dei componenti l'equipaggio.

Tale ruolo è derivato evidentemente dalla concezione anglosassone, secondo la quale il responsabile della barca e di tutto ciò che avviene a bordo è il conduttore dell'unità.

Quanto al tipo di navigazione da intraprendere, sin dal 1996 è stato introdotto nel nostro ordinamento il concetto dei limiti di navigazione delle unità non più in termini di distanza dalla costa (entro o oltre sei miglia), bensì sulla base di due fattori meteomarinari (forza del vento e altezza significativa delle onde), rimettendo così alla responsabilità del diportista l'utilizzazione della propria unità secondo le indicazioni contenute nel manuale del proprietario, che accompagna l'unità stessa e riporta, tra l'altro, le condizioni meteomarine-limite per le quali il mezzo nautico è stato progettato.

Il passo in avanti è, perciò, notevole: chi conduce l'imbarcazione deve conoscere la propria unità e deve saper valutare le condizioni meteomarine per scegliere la navigazione che la categoria di progettazione dell'unità gli consente di intraprendere.

Quanto alle dotazioni di sicurezza necessarie, sempre in un'ottica di responsabilizzazione e di elevazione della figura del diportista ad





utente portatore di poteri decisionali autonomi, è stato introdotto il principio dell'«effettiva navigazione», quale criterio per l'obbligatorietà dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza, senza riferimento alcuno all'abilitazione dell'unità. Mentre un tempo le dotazioni erano, infatti, correlate all'abilitazione in astratto dell'unità (entro o oltre sei miglia dalla costa), oggi variano in base alla distanza dalla costa in cui effettivamente ci si trova a navigare. Il criterio prescelto è ragionevole: se navigo ad un miglio dalla costa, non ha alcun senso che debba avere a bordo le dotazioni necessarie per navigare a 50 miglia.

Conseguenza immediata e diretta di tale norma è stata l'abolizione della verifica (visita) «preventiva» (e quindi inutile) delle dotazioni di sicurezza al momento del rilascio o del rinnovo del certificato di sicurezza. Con il principio dell'effettiva navigazione appena descritto, infatti, le dotazioni si possono controllare solo durante la navigazione.

Infine, per il numero minimo dei componenti l'equipaggio il Codice della nautica ha affidato al conduttore/comandante la responsabilità di verificare la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere. Si tratta del cosiddetto numero minimo componenti l'equipaggio, prima appannaggio esclusivo della pubblica autorità, che lo determinava aprioristicamente in base alla lunghezza del mezzo nautico e lo riportava sulla licenza di navigazione. Oggi tale numero dipende, come le dotazioni di sicurezza, dal tipo di navigazione effettuata ed è rimesso alla prudente valutazione del



conduttore/comandante.

Le tre novità normative descritte sono rilevanti, perché spostano il baricentro della responsabilità verso colui che di fatto esercita la navigazione, senza nulla togliere all'obiettivo fondamentale che era e rimane quello della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

In tal senso è apprezzabile pure l'articolo 48 del Regolamento di attuazione del Codice del 2008, ove si parla espressamente di responsabilità del conduttore e si compie un ulteriore passo in avanti in quest'opera di qualificazione del diportista. La norma, infatti, affida alla responsabilità del conduttore la scelta di dotare l'unità di mezzi e dotazioni «ulteriori» rispetto a quelle prescritte dalla legge e ritenute da lui stesso necessarie per la navigazione che intende intraprendere, in relazione alle condizioni meteomarine e alla distanza da porti sicuri.

Si tratta, come è stato detto, di un vero e proprio invito alla «personalizzazione» delle dotazioni di sicurezza, che vanno tenute a bordo non perché imposte a priori dalla legge, ma per libera e consapevole scelta/valutazione del conduttore, in tal modo garantendo la massi-



ma sicurezza nel caso specifico.

In merito al secondo aspetto enunciato in premessa – la competenza professionale di chi svolge mansioni di comando o di macchina a bordo di unità utilizzate nell'attività di charter – è indispensabile una breve premessa sull'iter evolutivo seguito dalla disciplina dei titoli professionali del diporto.

Il charter per le unità da diporto fu introdotto in Italia dalla legge n. 171/1989. Nel 1996 (legge n. 647/96) il legislatore italiano istituì e disciplinò il titolo professionale di conduttore per le imbarcazioni da diporto adibite al noleggio (c.d. skipper).

Fu l'inizio di un percorso che è culminato nell'articolo 2 della legge n. 172/2003, che ha previsto l'adozione di un intero regolamento relativo ai titoli e alle qualifiche professionali per lo svolgimento dei servizi di bordo su tutte le unità da diporto impiegate in attività di noleggio.

L'obiettivo era – e rimane – quello della qualificazione professionale del settore, perché maggiore qualificazione equivale a maggiore sicurezza e, quindi, a maggiore competitività con l'estero.

Con la citata legge n. 172/2003 i lavoratori del charter hanno ricevuto un quadro di riferimento normativo, che è stato attuato in seguito dal decreto ministeriale 10/5/2005, n. 121 (istituzione e disciplina dei titoli professionali del diporto).

Il noleggio esige figure professionali specifiche per la nautica da diporto, che si sono delineate con quel decreto ministeriale. Se fino al 2005 era esistito l'unico titolo di conduttore di imbarcazioni da diporto adibite al noleggio – titolo conseguibile senza esami e grazie

al semplice possesso della patente nautica da almeno tre anni – con quel decreto ministeriale sono nate sei figure professionali (tre per i servizi di coperta e tre per i servizi di macchina)<sup>2</sup>, che richiedono periodi di tirocinio a bordo, frequenza di corsi di specializzazione e superamento di apposito esame teorico-pratico.

I principi fondanti di questa nuova disciplina sono essenzialmente tre:

- l'affermazione della necessità di uno specifico iter formativo per i lavoratori del settore;
- l'individuazione della formazione professionale quale imprescindibile volano dell'economia del comparto, anche in rapporto con la concorrenza estera;
- la netta separazione tra l'abilitazione alla conduzione di unità da diporto «puro» (patente nautica) e il percorso professionale nel charter da diporto.

Il tutto si traduce più semplicemente nei termini di «professionalizzazione del comparto», che significa per forza di cose maggiore sicurezza in mare.

---

<sup>2</sup> Ufficiale di navigazione del diporto, capitano del diporto e comandante del diporto; ufficiale di macchina del diporto, capitano di macchina del diporto e direttore di macchina del diporto. In seguito, con la riforma del codice della nautica nel 2017, allo scopo di agevolare l'accesso al lavoro dei giovani, è stato istituito un ulteriore titolo professionale semplificato, quello di ufficiale di navigazione del diporto di 2a classe (la cui regolamentazione è rimessa ad un decreto tuttora in fase di elaborazione), titolo che pur garantendo idonea professionalità, dovrà prevedere requisiti meno stringenti e selettivi degli attuali titoli professionali, a fronte, però, di limitazioni di comando in funzione della stazza dell'unità e delle aree di mare accessibili.



Il panorama normativo ripercorso in tema di sicurezza non sarebbe completo, se non facessimo riferimento anche al secondo «pilastro» della disciplina della nautica da diporto: il regolamento di attuazione del Codice della nautica. Questo provvedimento del 2008 – attualmente in fase di revisione, aggiornamento e rielaborazione – ha sostituito ben tre regolamenti in materia di sicurezza della navigazione, che coesistevano con il Codice della nautica da diporto.

Il suo merito più evidente è quello di aver posto attenzione, oltre che sul diporto «puro», anche e per la prima volta sulle norme di sicurezza del charter e del diving, che devono rispondere a elevati standard di qualità, irrinunciabili se il settore del diporto commerciale mira ad una maggiore professionalità.

Per il charter l'obiettivo del nostro Legislatore è stato quello di creare un complesso di regole di sicurezza autonomo e distinto da quello relativo alla navigazione da diporto pura e semplice, in tal modo dando vita ad un sistema che assicura l'idoneità delle unità per il noleggio, un'attività che è molto simile a quella del trasporto di persone e che, per tale ragione, richiede un innalzamento del livello di attenzione per i profili di sicurezza.

Il regolamento del 2008, infatti, ha istituito un apposito certificato di sicurezza da rilasciarsi dopo accurata visita di sicurezza (certificato di idoneità al noleggio) per tutte le unità adibite a noleggio (non solo, quindi, imbarcazioni e navi, ma anche natanti da diporto, che normalmente – se non adibiti al noleggio – non devono possedere un certificato di sicurezza).

Inoltre, i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza per le uni-

tà del charter sono state fissate a priori (cioè, indipendentemente dalla navigazione effettivamente svolta), al contrario dell'impostazione adottata con le imbarcazioni e i natanti da diporto comuni (del diporto non commerciale), per i quali, come visto in precedenza, i mezzi di salvataggio e le dotazioni di sicurezza obbligatorie variano in relazione alla distanza dalla costa in cui ci si trova a navigare.

Infine, è stato previsto il numero minimo dei componenti dell'equipaggio delle imbarcazioni/navi da diporto adibite al noleggio, altrimenti devoluto, nel diporto puro, alla mera responsabilità del conduttore/comandante. L'articolo 89 stabilisce, infatti, due persone di equipaggio per le imbarcazioni con più di sei passeggeri trasportati oppure per le imbarcazioni di lunghezza superiore a 18 metri e tre persone di equipaggio per le navi da diporto.

Quanto al diving, il regolamento del 2008 con soli due articoli (artt. 90 e 91) ha sostituito le oltre 100 ordinanze locali degli uffici marittimi, che sopperivano in passato alla mancanza di una normativa unica a livello nazionale. Le due norme regolano la sicurezza per le unità da diporto impiegate dai centri di immersione e di addestramento subacqueo come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo (diving).

In particolare, indicano le dotazioni di sicurezza supplementari che queste unità devono avere a bordo, impongono la presenza, a bordo o in immersione, di una persona abilitata al primo soccorso subacqueo e fissano specifiche dotazioni di sicurezza (galleggiante di segnalazione, luce lampeggiante gialla, pedagno) destinate alla segnalazione del subacqueo in immersione, stabilendo nel contempo il raggio di opera-



tività del subacqueo stesso (entro 50 metri dal segnale) e il limite di distanza dalle predette segnalazioni (oltre i 100 metri) al quale devono mantenersi le unità in transito.

In un panorama normativo come questo, che rende oggi più che mai indispensabile una corretta maturazione del diportista, assume un ruolo determinante per lo sviluppo delle potenzialità del settore nautico la diffusione di una cultura del mare e, più specificamente, del diporto. È necessario che tale cultura si affermi nel nostro Paese attraverso la struttura scolastica, attraverso momenti aggreganti come le mostre, i convegni e le fiere, ma soprattutto mediante le Associazioni. Solo così le attività marittime in generale possono compenetrare nel tessuto dell'intera società civile.

Lo stimolo culturale per un approccio sostenibile dell'italiano alla nautica e, più in generale, al mare trova oggi le sue valide basi in una normativa di settore, come visto, più semplificata.

La nuova disciplina della nautica da diporto, che si è venuta formando dal 2003 ad oggi, mira essenzialmente ad un diportista più sereno, anche nei rapporti con le autorità, perché meno «soffocato» da adempimenti formali e burocratici, ma senz'altro più responsabile.

È per promuovere questo nuovo modello di utente del mare non sono sufficienti le leggi, occorre la diffusione capillare di una vera cultura della nautica e della sicurezza.

Fino a poco tempo fa, educazione marinara e cultura del mare erano concetti che aleggiavano in tutti i convegni aventi attinenza con il mare, ma non presenti a livello normativo.

Finalmente, con il Codice della nautica da diporto è stato sancito, a



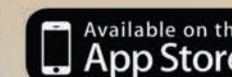


livello di norma primaria (articolo 52), l'interesse dello Stato all'elaborazione e all'insegnamento di una cultura del mare, insegnamento che può essere inserito nei piani formativi degli istituti scolastici di ogni ordine e grado. La stessa norma ha anche riconosciuto il giorno 11 aprile di ogni anno quale «Giornata del mare» presso gli istituti scolastici.

Il corretto sviluppo della nautica esige, oggi più che mai, un'ampia e diffusa cultura del mare e della sicurezza, se gli scopi che ci prefiggiamo sono quelli di un diporto «sostenibile», di un più proficuo uso del mare nel pieno rispetto della sicurezza e dell'ambiente marino. Occorre promuovere una vera e propria etica del diportista, fatta di consapevole e attiva adesione alle norme di tutela dell'ambiente marino e della sicurezza, così da riuscire a radicare il culto del «convinto» rispetto delle regole e favorire la crescita responsabile della nautica da diporto.

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

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



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](http://www.nautica.it/digitale)





# Il Centro Culturale Ambientale

*Si è svolto a Matera presso la Sezione della Lega Navale Italiana il convegno sulle aree costiere e non solo.*

di Tonanio Scotennio \*

In uno scenario unico, nella suggestiva strada incastonata fra i Sassi di Matera, è ubicata la sede della Sezione della Lega Navale di Matera-Magna Grecia, dove si è svolto lo scorso 21 giugno l'incontro del Centro Culturale Ambientale, che ha visto la partecipazione del Presidente Nazionale della LNI Donato Marzano. Il Centro Culturale Ambientale, posto alle dipendenze della Presidenza Nazionale, quale organo di promozione, diffusione e sensibilizzazione alla cultura dell'ambiente marino, lacustre e fluviale, nelle sue varie forme esercita attività di:



- promozione, mediante programmi per incentivare il diporto e attività di navigazione sostenibile;
- di formazione, organizzando corsi sulle tematiche marine, di formazione sulla rilevazione di dati ambientali, sulla segnalazione e sul salvataggio di specie in difficoltà oltre a iniziative di protezione ambientale anche nell'ottica di utilità sociale;
- di progettazione e consulenza elaborando progetti e risposte specialistiche a quesiti riguardanti le problematiche ambientali anche su richiesta degli iscritti.

Fra i temi discussi nell'incontro si pongono in evidenza: le attività di programmazione del Centro per il secondo semestre dell'anno in corso e per il prossimo anno, nell'ambito di una campagna nazionale che vedrà l'impiego di numerose barche sequestrate alla criminalità organizzata e assegnate alla LNI per finalità istituzionali; l'estensione a livello nazionale dell'App *NauticAttiva*, sviluppata secondo un approccio di *Citizen science* dai ricercatori dell'Università di Bari insieme alla LNI per il monitoraggio dei rifiuti e delle specie di interesse conservazionistico; l'impiego della sonda multiparametrica, recentemente testata nella campagna velica del progetto «Life A-Mar Natura2000», che sarà al servizio di specifiche attività di monitoraggio e ricerca scientifica a partire da settembre. I lavori sono proseguiti nel pomeriggio, con il Convegno dal tema «Cambiamenti climatici, transizione energetica e digitalizzazione: nuovi modelli di adattamento, gestione e sviluppo delle aree costiere del Mediterraneo», moderato dal professor Michele Greco e organizzato dalla Scuola di Ingegneria dell'Università degli Studi della Basilicata e



dal Gruppo Nazionale per la Ricerca sull'Ambiente Costiero (GNRAC) in collaborazione con la Lega Navale Italiana Sezione di Matera-Magna Grecia, la Società Nazionale di Salvamento e l'Agenzia Lucana di Sviluppo e di Innovazione in Agricoltura. Tra gli intervenuti, oltre al Presidente Marzano, hanno partecipato il sindaco di Matera, Domenico Bennardi, il consigliere regionale Roberto Cifarelli, il Presidente dell'Ordine dei Geologi di Basilicata, Leonardo Disummo, il Presidente GNRAC, Lorenzo Cappietti, il Direttore Marittimo Puglia e Basilicata Jonica, ammiraglio

Vincenzo Leone, e il Presidente Osservatorio Nazionale della Tutela del Mare, Roberto Minerdo. Il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, ha inviato un messaggio: «L'Italia è a naturale vocazione marittima: può vantare eccellenze e professionalità marittime che meglio dobbiamo sapere utilizzare e sviluppare: anche il vostro incontro ne è lo specchio». Il Presidente Marzano nel suo intervento ha sottolineato l'impegno su più fronti della Lega Navale Italiana in favore della salvaguardia ambientale, con attività che da oltre mezzo secolo vedono impegnato l'Ente nella tutela attiva dell'ecosistema marino e costiero attraverso la formazione nelle scuole, nelle basi nautiche e la promozione culturale. Ma anche con l'organizzazione di periodiche campagne di raccolta dei rifiuti da parte delle strutture periferiche su tutto il territorio nazionale e la conduzione di attività di monitoraggio e ricerca scientifica in collaborazione con università, enti di ricerca e associazioni.

Fra i temi trattati il giorno seguente ci sono stati quelli dedicati alla transizione energetica e alla digitalizzazione, la sicurezza della balneazione e la fruibilità sostenibile delle spiagge, la valorizzazione degli ambienti costieri per lo sviluppo del turismo sostenibile, gli interventi di gestione integrata, protezione e difesa delle coste, anche come motori di attrazione, al telerilevamento e monitoraggio costiero.

\* giornalista

*La storia all'ombra del Vesuvio nei musei in fondo al mare  
di Baia e Gaiola.*

*di Marina Viola \**

*I Campi Flegrei sono una terra affascinante e misteriosa sulla quale si sono succedute le più grandi civiltà del Mediterraneo sfidando la potenza della natura, maestosamente rappresentata dall'attività del Vesuvio, il vulcano che più volte nella storia si è dimostrato spietato con esse.*

**C**ampi Flegrei è il nome della grande area vulcanica a nord-ovest del Golfo di Napoli. Il suo nome viene infatti dal latino e significa «ardenti» e la zona è una vera e propria caldara, con assai suggestivi vapori termali, sorgenti d'acqua e fumarole. Questo tratto della costa campana è soggetto sin dall'antichità a quel fenomeno chiamato bradisismo che fa alzare e abbassare, alternativamente, il suolo nel corso dei secoli. Molti popoli hanno abitato quest'area e proprio il continuo sollevarsi e poi sprofondare del suolo ha fatto sì che molti resti di quelle antiche civiltà sparissero dalla vista, inghiottiti dal mare

*Restauro mosaico. (Credits Naumacos)*



che se ne è impossessato per custodirle nei secoli, come in una sorta di museo subacqueo. È quanto accaduto a quello che oggi è uno dei luoghi simbolo dell'archeologia subacquea italiana, la località sommersa di Baia, che nel periodo della Roma imperiale era una ricca località di villeggiatura di aristocratici e imperatori.

Scomparsa in fondo al mare nel terzo secolo dopo Cristo, Baia verrà del tutto dimenticata nei secoli successivi. La riscoperta di questo luogo inizia solo nel 1969, quando una violenta mareggiata riporta alla luce, dal fondale sabbioso alle pendici del promontorio tufaceo di Punta Epitaffio, nel Golfo di Pozzuoli, due statue raffiguranti, come si

*Atrio Portus Julius.  
(Foto di Pasquale Vassallo).*

ricostruirà, Ulisse nell'atto di porgere la coppa al gigante Polifemo, per farlo ubriacare prima di accecarlo, e un suo compagno che regge l'otre del vino. Si riscopre così il Ninfeo triclinio di Claudio: una sala da banchetti annessa all'acqua che era un ambiente molto comune nelle residenze romane di un certo rango.

Le statue rinvenute, risalenti dunque al primo secolo dopo Cristo, occupavano l'abside terminale del Ninfeo che doveva portare al centro la figura del ciclope, di cui non è purtroppo rimasta traccia. Una successiva campagna di scavi archeologici sottomarini permetterà di recuperare altre sculture - raffiguranti divinità e alcuni membri della famiglia







*Mosaico policromo con tondo. Terme del Lacus. Si tratta di uno dei più recenti ritrovamenti nell'area di Baia Sommersa. (Foto di Edoardo Ruspantini).*

dell'imperatore Claudio – che dovevano occupare le nicchie lungo le pareti laterali, alcune molto ben conservate, come quelle raffiguranti una bimba, forse una figlia dell'imperatore stesso morta in giovane età, il dio Apollo e la madre di Claudio.

Oggi le statue originali, in marmo, sono esposte nel museo del castello di Baia mentre sul fondale sono state collocate, nella loro posizione originaria, alcune riproduzioni che si possono ammirare in immersione, con un effetto scenografico di grande suggestione. Ci sono poi mosaici, colonne, resti di edifici, di moli e di peschiere. E per chi non pratica immersione c'è la possibilità di fare escursioni nell'area con un battello dalla chiglia di vetro.

Si possono fare immersioni e snorkeling anche nelle aree della Villa dei Pisoni, in quella con ingresso a protiro, nelle Terme del Lacus e spingersi fino a Portus Julius. Tutti percorsi che consentono di vedere con i propri occhi quanto fosse elevata la densità abitativa di Baia nel suo massimo splendore, con ville, taberne e ambienti termali.

Il parco archeologico sommerso di Baia, che ha un'estensione totale media di circa 3,4 Km<sup>2</sup> e profondità massima intorno ai 15 metri, è stato istituito il 7 agosto 2002 ed è equiparato ad Area marina protetta. Oggi è un importante luogo di ricerca e sperimentazione di nuove metodologie per la conservazione del patrimonio subacqueo. Dal 2018 l'ente gestore è il Parco archeologico dei Campi Flegrei ([www.pafleg.it](http://www.pafleg.it)).

Stesso destino di Baia subì l'area del Parco Sommerso di Gaiola, che si estende dal borgo di Marechiaro alla Baia di Trentaremi e il cui nome deriva dai due isolotti che sorgono a pochi metri di distanza dalla costa di Posillipo. Anche Gaiola, a seguito del bradisismo, è sprofondata in mare per circa 6 metri. A partire da primo secolo a.C. su questa costa si insediarono sontuose ville, la più importante delle quali era quella del Pausilypon, che dà anche il nome al promontorio di Posillipo, fatta costruire da Publio Vedio Pollione e lasciata in eredità, alla sua



*Colonna Portus Julius. (Foto di Pasquale Vassallo).*

morte, all'imperatore Ottaviano Augusto. Sui fondali, a pochi metri di profondità, sono visibili resti di approdi, ninfei, camminamenti e il grandioso sistema di peschiere che si sviluppano su una superficie di circa 9000 m<sup>2</sup>. Molto ben conservate, le peschiere mostrano ancora i complessi sistemi di canalizzazione delle acque, le chiuse e le vasche ipogee per l'allevamento delle murene.

Il Parco Sommerso di Gaiola, istituito anch'esso come Area marina protetta nel 2002, è un sito di ricerca, formazione, divulgazione scientifica e di educazione ambientale per la riscoperta e valorizzazione del patrimonio naturalistico e culturale del Golfo di Napoli. Attraverso le immersioni e lo snorkeling si possono ammirare resti archeologici delle antiche peschiere, il ninfeo detto «Scuola di Virgilio» e le murature dei bagni della Villa dei Pisoni. Inoltre, le biocenosi bentoniche che hanno colonizzato le antiche costruzioni hanno creato una serie di habitat diversi particolarmente belli da osservare ([www.areamarinaprotettagaiola.it](http://www.areamarinaprotettagaiola.it)).

\* giornalista

Incontriamo il dottor Pasquale Davide Longo, specialista in otorinolaringoiatria e audiologia, che ci spiega i danni che può subire l'orecchio e come il mare faccia bene al corpo ma a volte può causare l'otite.

di Antonio Cosentino \*

**T**ra i disturbi che più ci colpiscono nel corso della stagione estiva c'è purtroppo anche il mal di orecchie. Una situazione fastidiosa che trae la sua origine soprattutto, ma non solo, dalla lunga esposizione all'acqua e all'umidità, situazioni in cui incorriamo con continuità quando ci troviamo a frequentare piscine o durante le nostre vacanze al mare. Non si tratta però di un semplice disturbo, ma di una vera e propria patologia che prende il nome di otite esterna e che non va assolutamente sottovalutata, come ci spiega uno degli specialisti dell'Unità Operativa di Otorinolaringoiatria e Audiologia del Sovrano Militare Ordine di Malta a Roma, il dott. Pasquale Davide Longo.

**Dottore che cos'è, nello specifico, l'otite esterna?**

«L'otite esterna», esordisce il dottor Longo, «è un'infezione del condotto uditivo che può essere provocata da diversi tipi di batteri o funghi. Si sviluppa prevalentemente quando esponiamo le nostre orecchie a situazioni di umidità, a variazioni brusche di temperatura (caldo-freddo), o in seguito a frequenti o prolungate immersioni in acqua».

**Quali sono le cause dello sviluppo dell'otite esterna?**

«La prima causa sono i microorganismi infettivi che sono presenti nell'acqua e che entrano all'interno del condotto uditivo, provocando un'infezione. Ma il nuoto e l'esposizione ad ambienti umidi non sono le uniche condizioni che conducono allo sviluppo

dell'otite esterna. Una causa frequente può essere anche l'azione di pulizia delle orecchie effettuate con troppa energia e che provoca lesioni alla pelle del condotto uditivo, che è molto delicata e sottile. Se si lacera questa pelle, cosa ancor più probabile se per la pulizia si usano dei bastoncini di cotone o oggetti taglienti come fermagli o mollette, si può creare una soluzione di passaggio continuo e diretto di batteri e funghi all'interno dell'orecchio.

L'otite esterna può essere poi conseguente a malattie della pelle come le dermatiti o le allergie da contatto. Infine sempre più frequente nei nostri ambulatori riscontriamo infezioni dovute all'utilizzo improprio e per molte ore al giorno di auricolari per la musica, earpods e cuffie musicali. Il normale uso di questi dispositivi in-ear non causa problemi, ma un loro uso prolungato, ad esempio per tutto il giorno, può alterare il normale processo di espulsione del cerume generando un'infiammazione della cute dell'orecchio, o ridurre il flusso d'aria e intrappolare sudore e umidità nelle orecchie, rendendole più soggette a infezioni batteriche e fungine, o ancora ridurre il livello di igiene dell'orecchio se i cuscinetti degli auricolari che spesso lasciamo incustoditi in tasca, nella borsa, o sulla scrivania del nostro ufficio non vengono puliti correttamente o vengono a loro volta contaminati da batteri o agenti infettivi».

**Come si manifesta e quanto dura l'otite esterna?**

«L'otite esterna si manifesta con il dolore all'orec-

chio, senso di ripienezza auricolare, e talvolta fischi e vertigini. Il dolore può essere anticipato da un prurito nel canale uditivo o accompagnato da gonfiore e arrossamento sulla parte esterna e da una piccola perdita di pus. In alcuni casi può esserci anche un abbassamento dell'udito, qualora il passaggio del suono nell'orecchio venga bloccato dal gonfiore o dal pus. L'otite esterna generata dal contatto con l'acqua può svilupparsi qualche ora o anche alcuni giorni dopo l'immersione.

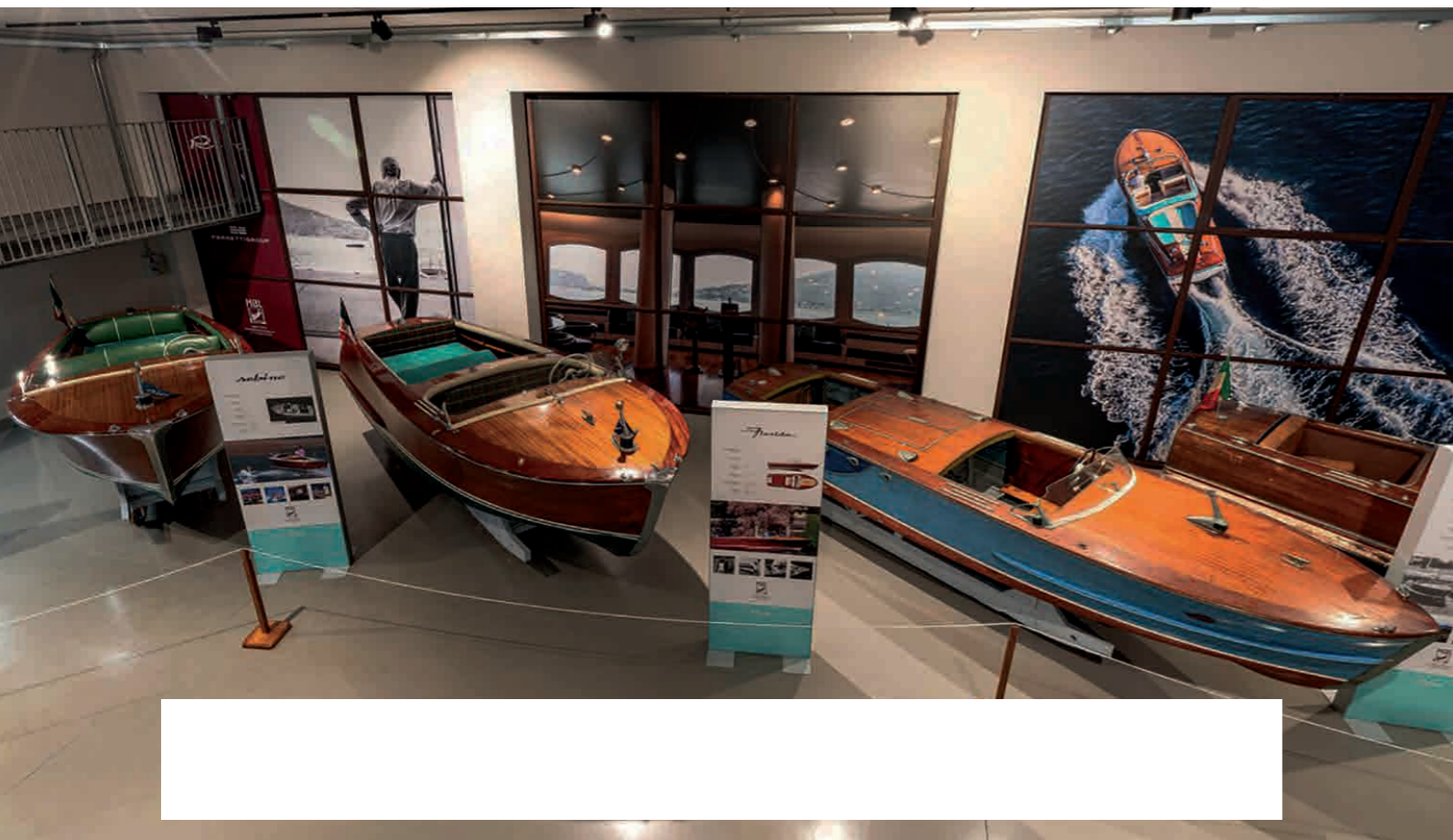
Per quanto riguarda la cura, bisogna recarsi subito da uno specialista che attuerà il trattamento più idoneo in relazione al caso specifico. Solitamente le otiti esterne più leggere possono risolversi in pochi giorni, senza lasciare delle conseguenze, trattandole con delle gocce auricolari e una giusta igiene dell'orecchio. Le infezioni più pesanti possono invece richiedere l'assunzione di medicinali per bocca per alcuni giorni. Nelle persone più anziane e nei diabetici l'otite esterna può occasionalmente regredire e complicarsi in otite esterna maligna necrotizzante, condizione clinica che deve essere tenuta sotto controllo, perché può essere potenzialmente pericolosa per la vita».

**L'otite esterna può essere prevenuta?**

«Assolutamente sì; possono essere osservate alcune precauzioni che diminuiscono le possibilità che l'otite esterna si sviluppi. Per prima cosa, durante il bagno o il nuoto è meglio evitare di fare entrare acqua nelle orecchie utilizzando degli otoprotettori personalizzati in silicone medicale. È buona norma, poi, asciugarle bene con un asciugamano pulito, seguire buone norme di igiene delle orecchie e, infine, occorre tenere lontani strumenti (come bastoncini di cotone, forcine per capelli, ecc.) che possono rappresentare un pericolo per le nostre delicate orecchie».

\* giornalista.





una raccolta d'inestimabile valore per la nautica e la storia del nostro Paese

di Pasquale Prinziulli \*

C'è un luogo in Italia, sulle rive del Lago di Como, dove centinaia di scafi storici – barche a remi, barche da pesca, gondole, motoscafi da diporto e da competizione, antichi barconi da lavoro e barche a vela – si possono ammirare in tutto il loro splendore.

Frutto di tanto lavoro, devozione e amore per la nautica, questa collezione, unica al mondo, trova spazio nel «Museo Barca Lariana» (MBL).

Il *Lake International Museum of Vintage Boats* - Museo della Barca Lariana si trova a Pianello del Lario (Como). Tra le sale del Museo si intraprende un vero e proprio «viaggio», dagli antichi Romani ai giorni nostri, capace di raccontarci, attraverso gli oltre 400 scafi storici, la storia della nautica italiana.

«Vale la pena continuare, anche se per pochissime persone. Anche per una sola persona. Anche se fossi l'unico al mondo a occuparmi delle barche

tradizionali e anche se fossi circondato dal completo disinteresse dei contemporanei continuerei comunque, perché la storia della nautica merita qualsiasi sforzo per essere salvata. E io, con i miei amici appassionati, voglio continuare a essere l'anello di congiunzione tra passato e futuro».

Con queste parole il fondatore del Museo, Gian Alberto Zanoletti, esprime tutto l'amore e la passione per la nautica e le imbarcazioni d'epoca che fanno parte del Museo, che aprì i battenti nel 1982. 2500 metri quadri di spazi espositivi aperti al pubblico, 2000 metri quadri di parco attrezzato costituiscono il Museo, che è suddiviso in una prima *Sala accoglienza* che ospita prestigiose barche come la *Laura 1 Abbate*. Da qui si accede tramite una passerella esterna al piano superiore alla *Sala delle Vittorie*, dove viene proiettato un filmato dedicato alla storia nautica del Lago di Como.

Al piano 1: l'*Area Comballi* (il *combollo* è un'imbar-



*Un patrimonio unico al mondo, un progetto ambizioso, nato da passione, dedizione e amore per la nautica che ha portato alla realizzazione di una raccolta unica nel suo genere.*

cazione storica a vela di grandi dimensioni adoperata per il trasporto di merci pesanti sul Lago di Como, nda) con i reperti di uno degli ultimi comballi affondati a Piona.

Al piano 2: la *Sala Remi*, la *Sala Motoscafi*, la *Sala Races* e la *Sala Vele*, dove tra gli scafi esposti troviamo anche *Merope*, la barca a vela olimpica della classe Star, timonata dall'ammiraglio Straulino, con la quale l'Italia vinse la medaglia d'oro alle Olimpiadi di Helsinki del 1952.

Al piano 3: la *Sala Gondole Veneziane*.

La presenza di laboratori didattici offre, tra le varie attività proposte dal Museo, la possibilità di visite per le scuole e le scuole dell'infanzia.

Davvero originale la possibilità offerta dal Museo di adottare una barca della raccolta.

Ci sono due modalità: la prima è un'adozione «statica» con la quale il sostenitore potrà richiedere la barca adottata per esposizioni temporanee

presso strutture private, in occasione di eventi o expo; la seconda è un'adozione «dinamica», dove sarà possibile utilizzare in acqua la barca in occasione di raduni ed eventi particolari.

Ho rivolto alcune domande al Presidente della Fondazione Museo Barca Lariana, Ferdinando Zanoletti, figlio del fondatore del Museo:

**Presidente, cosa rappresenta per lei la raccolta di questo patrimonio inestimabile, unico al mondo?**

*Il patrimonio del MBL rappresenta ben altro che una semplice raccolta di barche; rappresenta la storia dell'evoluzione della cantieristica delle imbarcazioni d'acqua dolce non solo lariana ma italiana e in parte europea dal tempo dei romani ai giorni nostri; rappresenta quello spirito imprenditoriale che dopo la 2ª guerra mondiale ha generato quel boom economico che ha reso grande il nostro Paese; rappresenta quel genio, quella inven-*



*tiva italiana e quel gusto del bello che tutto il mondo ci invidia; in una parola rappresenta l'unicità dell'italianità che ci rende particolari e riconoscibili nel resto del mondo, un posto unico al mondo, pieno di segreti e storie ancora da scoprire.*

**Quali sono le iniziative, le sfide e i traguardi che vi prefiggete di raggiungere con la vostra opera di divulgazione della cultura nautica e marinaresca?**

*Siamo molto ambiziosi! Vorremmo contagiare con la nostra grande passione per la nautica e la mariniera il maggior numero possibile di persone, soprattutto ragazzi.*

*La vita in barca e sull'acqua regala momenti ed esperienze indimenticabili, a volte esperienze dure, ma sempre formative; la vela soprattutto insegna moltissimo, insegna a collaborare, a lavorare insieme per uno scopo comune, a rispettare gli elementi naturali, le imbarcazioni e gli altri membri dell'equipaggio; è una vera scuola di vita che dà molto, ma molto di più dei sacrifici che richiede.*

*Nel nostro piccolo cerchiamo di incuriosire i ragazzi delle scuole e delle scuole vela che vengono a visitarci a praticare la vela tradizionale.*

*Il nostro sogno sarebbe di formare ragazzi appassionati*

*di vela sulle barche d'epoca, iniziando dalla classe Dinghy per poi passare a imbarcazioni più tecniche come la classe Star e la classe 5.5 Stazza Internazionale. Il progetto non è facile, né a breve termine, ma noi non abbiamo fretta.*

**Merope, la classe Star condotta dal più grande velista italiano, Agostino Straulino.**

**Cosa prova nel vederla esposta al Museo?**

*Merope, come tante altre barche che abbiamo custodito al museo, è giunta a noi in modo un po' rocambolesco. Un amico del museo che faceva il rappresentante della vide, agli inizi degli anni '80, abbandonata e in deterioramento sotto la tettoia di un capannone in Brianza; con la dialettica tipica della sua professione riuscì a convincere il proprietario a donarla al museo, dove ora è possibile ammirarla restaurata grazie anche all'opera del cantiere Lillia (località Calozzo - Como nda). Merope non è solo un bell'oggetto in legno ma è la testimonianza di come con caparbia, volontà e preparazione si possano raggiungere anche gli obiettivi più ambiziosi. La storia di questa barca a vela Classe Star è un esempio di riscatto e rivincita, indiscutibilmente legata al suo timoniere, l'ammiraglio Agostino Straulino.*

\* giornalista

# «Taranto Paddle Race»



di Fabio Dal Cin \*

**S**abato 10 giugno e domenica 11 giugno, nonostante le previsioni meteorologiche avverse, si è svolta e conclusa la prima «Taranto Paddle Race», tappa nazionale della Federazione Italiana Canoa Kayak di Stand Up Paddle, specialità long distance e sprint, valida anche per la qualificazione ai mondiali che si disputeranno nel prossimo autunno in Thailandia. Per il kayak e la canoa, si sono tenute invece la gara interregionale di velocità su 1000 metri, le gare di paracanoa, il torneo canoagiovani e la gara regionale sui 200 metri. Circa 270 equipaggi in acqua, una festa dello sport e del mare e un'opera di promozione del nostro territorio e soprattutto del secondo seno del Mar Piccolo, custode delle più antiche tradizioni della città bimare. Per canoa e kayak, a contendersi il podio sono state le rappresentanze della Lega Navale Italiana delle Sezioni di Taranto, Bari, Molfetta, Castellammare e Pozzuoli, del CUS Bari, del Circolo Canottieri Barion di Bari, del Circolo Canottieri Aniene di Roma, del Circolo Kayak e Canoa di Reggio Calabria, mentre per il SUP si sono sfidati gli atleti della SUP Academy di Taranto, del Circolo Canottieri Aniene di Roma, del Circolo Canottieri Barion di Bari, del Circolo Canottieri Aniene ed Eur di Roma, della Lega Navale Italiana Sezione di Pescara, della Wild SUP, della Romagna Paddle Surf, della Delta SUP, della Canoa Club Perugia e una rappresentanza proveniente dalla Polonia.

La manifestazione, organizzata dall'Associazione Sportiva Dilettantistica «Taranto Canoa», in collaborazione con la «SUP Academy Taranto», Fondazione Taranto 25 e Decathlon, che si è tenuta appunto nel suggestivo secondo seno del Mar Piccolo di Taranto, ha visto diverse iniziative volte a

*Una manifestazione storica, con un messaggio chiaro: promuovere tra i più giovani la pratica degli sport acquatici!*

promuovere e testare le sinergie tra le discipline del mare in previsione dei Giochi del Mediterraneo del 2026.

Un evento arricchito dallo svolgimento del Trofeo CONI, un momento di condivisione di valori e progetti che hanno a fattor comune la tutela dell'ambiente, la sostenibilità e la promozione della pratica di discipline acquatiche compatibili con il delicatissimo ecosistema del secondo seno del mar Piccolo.

Per la disciplina del SUP, ad aggiudicarsi il medagliere più «pesante» è stata la SUP Academy di Taranto con 47 medaglie (26 oro, 10 argento, 11 bronzo), mentre per la canoa/kayak, i complimenti vanno al Circolo Canottieri Barioni di Bari con 28 medaglie (15 oro, 7 argento, 6 bronzo).

Parlare tuttavia di vincitori è riduttivo, perché ad aver vinto sono state le centinaia di giovani e meno giovani che hanno dimostrato le potenzialità di questa città di mare.

Una Taranto inedita che, con sguardo al futuro, ha l'obbligo di trasmettere ai più giovani l'amore per il mare e per la città attraverso la pratica di discipline acquatiche come il SUP e la canoa. In fondo amare il mare significa viverlo e custodirlo. Ma non è stato facile, «perché quando i giovani sono il fine e tu sei il mezzo senti che la tua non è più passione ma una missione: ovvero promuovere tra i più giovani la pratica delle discipline acquatiche,



superando anche burocrazie autorizzative che in alcuni momenti hanno messo in discussione lo svolgimento della manifestazione. Per quest'ultimo aspetto, la strada da percorrere è ancora lunga! Complimenti a tutti ... gli uomini di sport ed a tutti coloro che dietro le quinte hanno contribuito a realizzare questo sogno!». Queste sono state le parole del Presidente di Taranto Canoa, ing. Nicola Mancini.

La «passeggiata» in SUP, aperta a tutti, tra le bellezze del secondo seno del Mar Piccolo, è stato l'evento conclusivo della prima Taranto Paddle Race. «Ci vediamo l'anno prossimo»: è la promessa degli organizzatori.

\* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.





## THE OCEAN RACE

di Giulio Guazzini \*

**U**n'edizione che rimarrà negli annali della lunga storia della regata. La quattordicesima edizione dell'Ocean Race, il giro del mondo a vela in equipaggi a tappe, fra luci e ombre, lascia il segno, confermando il valore di skipper ed equipaggi folgorati dal fascino dell'avventura.

Una saga della vela e dello sport che dura da 50 anni, una sfida sui mari del globo per autentici lupi di mare. Un traguardo agognato e inarrivabile per molti velisti che richiede un impegno a lungo termine, fra colpi di scena e agonismo esasperato, pari solo ai Giochi Olimpici e alla Coppa America per livello di difficoltà e indispensabile dedizione. Una regata che unisce insieme al confronto, l'imprevedibile scenario del campo da gioco e delle sue regole non scritte.

Tutto è iniziato nel lontano 1973, in Inghilterra, con la prima edizione vinta dal Sayula II, uno Swan 65 di serie, quasi una barca da crociera lunga qualche centi-

metro meno di 20 metri, con bandiera messicana. L'armatore Ramon Carlin, alla partenza della Whitbread ROUND world Race (dal nome della marca della birra britannica che aveva sponsorizzato la manifestazione) con 17 imbarcazioni al via fra cui 3 equipaggi italiani, non avrebbe mai immaginato di entrare nella leggenda dimostrandosi il più veloce a completare il giro dopo mille peripezie. Famosa la moglie dello skipper che a ogni scalo riempiva la cambusa della barca con cibi prelibati e leccornie varie.

Da quella prima storica edizione molto è cambiato. Il Giro è diventato Volvo Ocean Race, dal nome del nuovo sponsor, con tappe in Sud Africa e in Cina, in Nuova Zelanda, con aperture a percorsi e formule innovative. Fino a diventare nel 2016 addirittura un Film, *I velisti della domenica*. Un fenomeno quasi dello sport che, adeguandosi alle trasformazioni della società, da pura sfida avventurosa di marinai in cerca di gloria si trasforma in specializzazione, in sfida tecnologica fra professioni-

*Il giorno della partenza della 14ª edizione della Ocean Race nelle acque di Alicante, in Spagna. A dare spettacolo i tradizionali VO 65. In primo piano Team Genova, l'imbarcazione austriaco-italiana con a bordo gli italiani Alberto Riva e Cecilia Zorzi. Sotto: lo skipper Charlie Enright della barca statunitense 11Hour Racing Team, vincitore della Ocean Race in classe IMOCA 60. All'attivo tre giri del mondo.*



sti della grande altura.

Con l'edizione del 2023, quasi a segnare il passaggio del mezzo secolo, la regata cambia pelle, aprendosi a imprevedibili novità. Vuoi per la pandemia, vuoi per la perdita dello sponsor storico Volvo, il Giro diventa «The Ocean Race».

Due le formule di imbarcazioni partecipanti: I VO 65 con 6 iscritti e novità delle novità gli IMOCA 60, con ben 5 iscritti.

Due tipologie di imbarcazioni estremamente differenti. I VO 65 monotipi in pratica ideati, progettati e costruiti appositamente per il Giro del mondo in equipaggio a tappe e già utilizzati nelle ultime due edizioni. In particolare nel 2021 con il banco di prova del nuovo Giro denominato Ocean Race Europe. Sui VO 65 si naviga in 10 persone d'equipaggio. Dall'edizione del 2017-2018 l'apertura ufficiale alla partecipazione delle donne, dunque imbarcazioni con equipaggi misti. Variegata le

rappresentative nazionali.

Alla partenza da Alicante, in Spagna, in prima fila WindWispere Racing Team, imbarcazione polacca guidata dallo skipper Pablo Arrarte. Scafo che vincerà questa edizione nella sua classe.

Viva Mexico, imbarcazione messicana guidata da Erik Brockmann.

Miripuri Foundation Racing Team, imbarcazione del Portogallo skipper Antonio Fonte.

Team JAJIO imbarcazione dei Paesi Bassi skipper Jelmer Van Week.

Ambersail 2 Team Baltic imbarcazione Lituana skipper Rokas Milevicius

E, *dulcis in fundo*, Austrian Ocean Racing powered by Team Genova, imbarcazione Austriaco-Italiana, dove a bordo si sono succeduti: Alberto Riva, Cecilia Zorzi, Claudia Rossi e Andrea Pendibene. Skipper Gerwin Jansen

I Vo 65 hanno partecipato solo alla prima, alla sesta e all'ultima tappa del Giro.

Altra storia per gli IMOCA 60, le stesse imbarcazioni come formula che prendono parte al Vendee Globe, il giro del mondo a vela in solitario senza scalo né assistenza. Scafi di poco più di 18 metri iper tecnologiche dotate di giganteschi foil che consentono, in alcune condizioni, di volare. Interessante la configurazione di questi scafi che, in gran parte progettati appositamente per fare questo giro del mondo a tappe, hanno adottato delle chiusure dei pozzetti, tipo moduli aeronautici, dove si naviga praticamente all'asciutto, completamente protetti.

Quattro le persone di equipaggio più un OBR, ovvero un media crew, addetto a riprese video fotografiche e in genere alla comunicazione quotidiana.

Cinque le imbarcazioni in gara che, a differenza dei VO65, hanno invece preso parte a tutte le tappe, compresa la più innovativa della storia del Giro. Quella di ben 12 500 miglia da Città del Capo, Sud Africa, a Itajia in Brasile, quasi un mese di navigazione durissima con il passaggio del mitico Capo Horn.

Questi gli scafi IMOCA 60 iscritti in gara:

Team HOLCIM PRB, imbarcazione Svizzera, skipper Kevin Escoffier

BIO THERM, imbarcazione Francese, skipper Paul Meilhat

GUYOT Environnement-Team Europe, imbarcazione Franco-Tedesca skipper Benjamin Dutreux

*In navigazione su 11Hour Team a The Hague, in Olanda. Francesca Clapcich unica italiana a bordo a vincere per la prima volta il Giro. Al centro: in regata su 11Hour Team durante la Pro Am regata costiera a prua cambi di vele senza sosta con Francesca Clapcich in azione. A seguire: in banchina a The Hague, Giulio Guazzini con Claudia Rossi equipaggio di Team Genova, poco prima della partenza della 7ª e ultima tappa della Ocean Race.*

TEAM MALIZIA, imbarcazione Tedesca, skipper Boris Herrmann vincitore della Terza tappa Città del Capo-Itajia

11Hour Racing Team, imbarcazione Americana, skipper Charlie Enright. Imbarcazione vincitrice del Giro del Mondo nella classe IMOCA 60, ma, quel che conta di più, con a bordo in equipaggio l'italiana Francesca Clapcich, ex olimpionica in classe 49F con Giulia Conti a Rio 2016.

Un Giro del Mondo dove le donne hanno avuto dunque un ruolo importante. Dal 1973 le presenze femminili a bordo in tutto sono state ben 136.

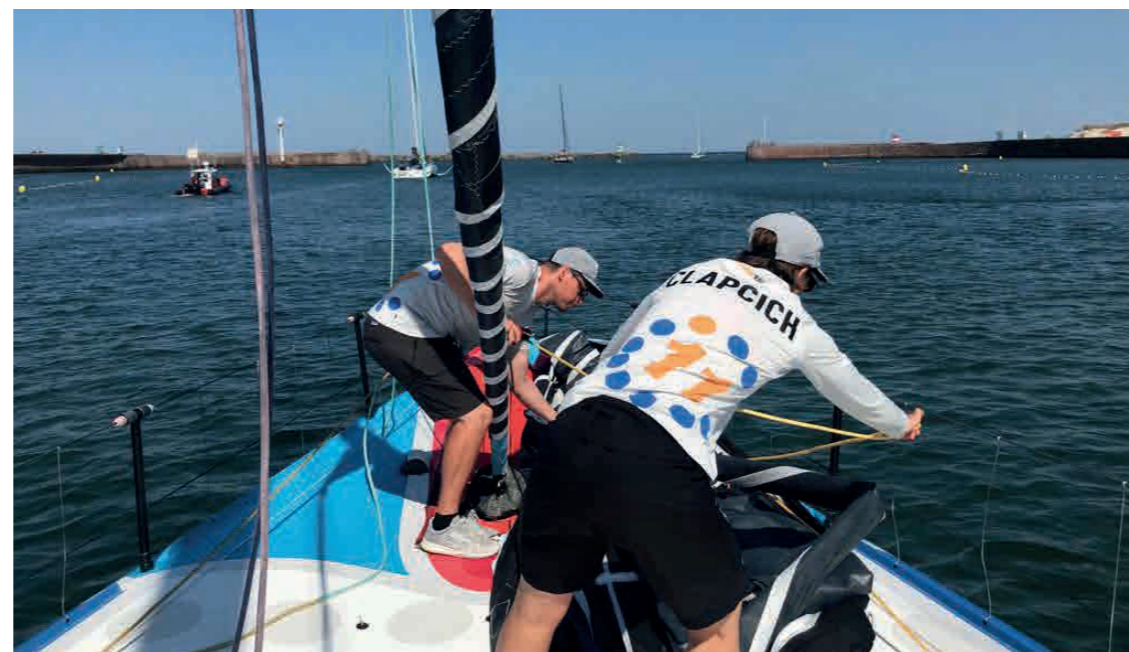
Ma la novità determinante di questa Ocean Race, in una vela sempre più aperta al cambiamento, sta nel percorso.

Dalle quattro tappe del 1973: Portsmouth, Città del Capo, Sydney, Rio De Janeiro. Alle sette tappe dell'edizione 2023: Alicante, Capo Verde, Cape Town, Itajia, Newport, Aarhus, L'Aia e Genova. Sì, per la prima volta nella storia, il Giro del Mondo arriva in Mediterraneo, in Italia, a Genova, repubblica marinara, con l'attesissimo «The Gran Finale». Un'occasione di rilancio della città sede, fra l'altro, del Salone Nautico Internazionale, della Federazione Italiana della Vela, della Confindustria nautica e del nuovo Water front della riviera di Levante. Insomma, una regata che rappresenta l'avventura, l'attraversamento degli oceani, che vuole celebrare con il traguardo il gran finale nella città della lanterna, Genova regina dei mari. La «Superba», come scrisse nel 1358 Francesco Petrarca: «Vedrai una città regale, addossata ad una collina alpestre, superba per uomini e per mura, il cui solo aspetto la indica signora del mare...». Genova capitale mondiale della vela che il prossimo anno sarà capitale europea dello sport. La vela che con la Ocean Race diventa simbolo di sostenibilità ambientale con la firma della *Carta degli Oceani*.

Un'occasione dove la vela e la sua pratica sportiva diventano opportunità di educazione, inclusione e contrasto attivo alle disuguaglianze.

Componenti essenziali della competizione come vento, onde insieme al capitale umano, quello dei marinai, poi c'è la tecnologia, una componente che nella vela di eccellenza come la Coppa America e il Giro del Mondo trova la massima applicazione. Volare con gli IMOCA a oltre 30 nodi su treni di onde gigantesche è qualcosa di emozionante che toglie il respiro, quasi un miracolo della scienza. Scafi in carbonio sempre più simili a astronavi che permettono di proiettarci sempre oltre nuovi limiti. Anche se il mare, che è sempre diverso, non ha mai lo stesso colore e contempla tutto, ci insegna a vivere insieme cambiando prospettive, riscoprendo oltre alla velocità anche il silenzio e la lentezza. Quei momenti di pausa, di preziosa sospensione fisica e mentale che ci permettono di galleggiare, abbassare la voce e alzare gli occhi per osservare il cielo.

\* giornalista RaiSport.



# Sicurezza e medicina a bordo

(terza parte)

Conoscere quali dispositivi di sicurezza dobbiamo avere a bordo oltre le 12 miglia dalla costa è un primo passo per poterli usare in caso di necessità, ma se non li sappiamo usare è come non averli o peggio, se li usiamo nel modo sbagliato. Parliamo della cassetta di pronto soccorso, come rinnovata dal DM 10 marzo 2022, e in particolare di alcuni dispositivi medici in essa contenuti.

di Mario Busetto \*

**Il pulsossimetro o saturimetro.** Che questo nuovo dispositivo sia incluso nella Tabella D, quella che elenca il contenuto nella cassetta di pronto soccorso del diporto, è certo. Non è invece tanto sicuro quanti ne dobbiamo avere. Secondo alcune ditte che vendono le cassette di PS - basta leggere nei loro siti - ne dobbiamo avere uno solo quando carichiamo passeggeri a bordo. Ma l'allegato 2 al decreto 10 marzo 2022 alla riga 111 ne prescrive almeno 5, più un altro alla riga 183 se vi sono passeggeri imbarcati. Probabile ci sia qualche errore; sta di fatto che, a meno che l'allegato non venga modificato, se viene un'ispezione a bordo, quelli dovrete avere. Il saturimetro è in grado di darci in pochi secondi una buona stima della saturazione dell'emoglobina (SpO2) anche per strada: è portatile. Da giovane medico ospedaliero bisognava invece fare sempre l'emogas analisi (EGA) attraverso un prelievo arterioso (con quegli aghi!), evitare che entrasse aria dopo il prelievo e portarlo di corsa a farlo analizzare.

L'emoglobina (Hb) è la molecola contenuta nei globuli rossi che trasporta l'ossigeno alle cellule e ne recupera l'anidride carbonica per lo smaltimento. Ogni molecola di emoglobina può portare un certo numero di atomi di ossigeno, e la saturazione indica la percentuale di posti occupati dall'ossigeno: 100% quando tutti i posti sono occupati.



figura 1

**Esperienza.** Un g di Hb trasporta 1,3 mL di O2. Se volete sapere quanto ossigeno il vostro sangue sta trasportando, lo potete calcolare. Ricavate il livello di Hb da un emocromo (esempio 140 g/L) x 1,3 mL x volume ematico (70 mL per Kg. Ipotesi 70mL x 70Kg= 4,9 L). In esempio: 140x1,3x4,9=892 mL di O2. Quasi 900 cc di ossigeno: un volume che, se non fosse trasportato dall'Hb, vi farebbe morire di embolia gassosa...

Il meccanismo di funzionamento del dispositivo è semplice e si basa su fatti a tutti noti dall'infanzia: il sangue arterioso è più ossigenato di quello venoso e di un rosso più vivo. Inoltre tutti abbiamo messo le dita davanti ad una luce e ne abbiamo scoperto la trasluminanza rossa, dovuta appunto al colore del sangue (Fig 1). Ed è esattamente la combinazione che viene sfruttata in questo piccolo dispositivo, composto da una specie di pinza con l'alloggio per un dito, che va infilato bene bene fino in fondo (Fig

**Figura 1** Le dita davanti alla luce si vedono parzialmente trasparenti (diafanoscopia) e lasciano intravedere il colore rosso del sangue. Questa trasluminanza è sfruttata dal saturimetro.

**Figura 2** Il dito va infilato bene bene fino in fondo, dove verrà analizzato da una luce rossa a due lunghezze d'onda.

**Figura 3** Il display olografico sopra al saturimetro ci fornisce la saturazione della emoglobina, ma anche altri parametri.

**Figura 4** Anche con l'orologio si può conoscere la saturazione dell'emoglobina, assai utile perché lo portiamo sempre addosso.

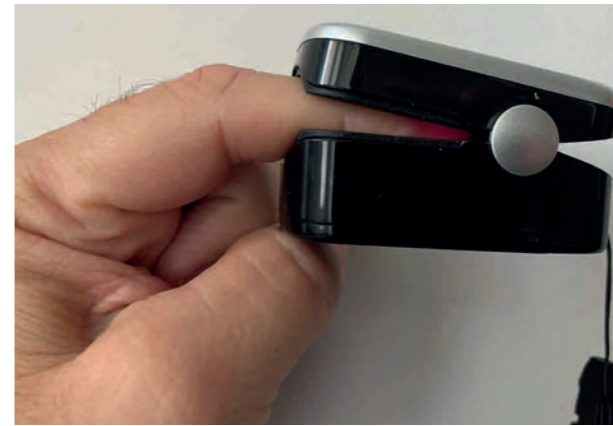


figura 2



figura 3



figura 4

2). All'accensione, una luce rossa a due lunghezze d'onda attraversa il polpastrello passando per l'unghia (attenzione: NON funziona con le unghie colorate o sporche!) e viene letta da un sensore. In base a complessi algoritmi di calcolo, la misura del colore letto restituisce la percentuale di saturazione in ossigeno dell'emoglobina. I valori normali vanno dal 100% al 95%. Valori inferiori possono indicare difficoltà respiratorie o comunque di ossigenazione, ma prima di preoccuparvi provate a ripetere l'esame con un dito diverso.

L'errore più comune è infatti dato da un malposizionamento, uno sporco, l'unghia dipinta o un ematoma. È una misura molto più sensibile della dispnea (difficoltà di respiro) o della cianosi (colore bluastrò di cute e mucose), segni tipici di una scarsa ossigenazione che compare con valori di saturazione del 75%. Con il saturimetro possiamo capire molto prima se una persona ha difficoltà di ossigenazione. È un altro parametro vitale che va annotato e comunicato quando chiediamo consiglio medico.

Naturalmente la difficoltà di ossigenazione può dipendere dalla cattiva qualità dell'aria (esempio in spazi ristretti o serbatoi) oppure da una difficoltà nella respirazione da trauma, malattia, farmaci oppure ostruzione delle vie aeree.

**Esperienza.** Utilizziamo il saturimetro: controllate batterie e livello di carica; inserite un dito pulito fino a toccare il fondo nell'apposito alloggiamento, divaricando un poco la pinza. Accendete lo strumento e dopo qualche secondo leggete sul display la percentuale di saturazione dell'emoglobina (%SpO2). Di solito viene mostrata anche l'onda sfimica di arrivo del sangue e viene calcolata in modo indiretto la frequenza cardiaca come numero di sistole efficaci per minuto (Fig 3).

**Limiti.** Attenzione, purtroppo questi dispositivi NON distinguono tra ossigeno e monossido di carbonio, il famigerato CO, prodotto da combustioni

di motori o stufe i cui fumi a volte restano nell'ambiente avvelenando le persone, con pericolo anche per i soccorritori. Purtroppo l'affinità dell'Hb per il CO è 250 volte superiore a quella per l'O2 (ossigeno), quindi anche bassissime quantità di CO spiazzano l'O2 e impediscono all'Hb di rilasciare O2 nei tessuti. Anche per questo ricordate - prima di prestare soccorso - di controllare la sicurezza dell'ambiente per gas o linee elettriche o altri pericoli. Dicevamo che il saturimetro calcola in modo indiretto la frequenza cardiaca, ma è prudente controllare misurando la frequenza dell'onda sfimica al polso, anche per valutarne altre caratteristiche: in primis la regolarità degli impulsi oppure la presenza di pause e la loro durata.

I più esperti potranno riconoscere la presenza di extrasistole (battiti anomali) e la loro origine (sopra-ventricolare anticipata senza compensazione) o ventricolari (seguite da pausa compensatoria) oppure un ritmo anarchico (fibrillazione atriale). La frequenza del polso è un altro parametro vitale da annotare e riferire in caso di consulto medico. È importante riferire il numero di pulsazioni per minuto e precisare se ritmico o irregolare. Es: Polso 72 bpm (battiti per minuto) oppure 72/min, ritmico. Anche: Polso 72R oppure 72AR (aritmico).

Il polso può variare: aumenta con l'attività fisica e il calo pressorio, si riduce a riposo. Il valore normale è 65-80 battiti per minuto. Ma gli sportivi allenati possono avere frequenze fisiologiche ben più basse.

**Esperienza.** Imparate a trovare e misurare la frequenza del vostro polso, a riposo e durante attività fisica. Valutatene il ritmo. Continuate a controllarlo mentre fate una lenta inspirazione profonda seguita da una lunga espirazione: il ritmo cambia.

Mandi\*\*

\* medico, presidente LNI Sezione di Mestre.

\*\* saluto friulano dal latino *mane diu*, lunga vita.



## ... la parola alle nostre Sezioni

### SAN BENEDETTO DEL TRONTO

«Chi ama la spiaggia la tratta con i guanti»

Il 28 maggio l'area della Riserva Naturale della Sentina è stata la location d'eccezione di un importante evento organizzato dalla Lega Navale Italiana. All'insegna dello slogan «Chi ama la spiaggia la tratta con i guanti» circa 50 volontari, tra soci e semplici cittadini, sono stati protagonisti di una mattinata vissuta all'insegna dell'immersione nella natura, impegnandosi nella «pulizia straordinaria» del litorale antistante il giardino tematico *Creuza de ma*, in località Porto d'Ascoli, fino al confine nord della Riserva. Come è noto, il tratto di spiaggia è curato dalla locale Sezione della Lega Navale Italiana che se n'è preso carico nell'ambito del progetto «Adotta la tua

spiaggia del cuore», lanciato nel 2022 dall'Associazione ambientalista Mare Vivo Italia. L'attività di pulizia si è resa necessaria in previsione dell'imminente avvio della stagione estiva, in quanto le ultime mareggiate hanno depositato sull'arenile ingenti quantità di rifiuti di ogni genere. Numerosi i ragazzi e le ragazze delle squadre agonistiche di canottaggio e kayak che, tralasciando la loro abituale seduta di allenamento domenicale, sono giunti sulla spiaggia a bordo delle loro imbarcazioni per dare manforte al resto del gruppo. Il loro entusiasmo ha finito col contagiare anche numerosi bagnanti che, abbandonando per qualche ora, ombrelloni e asciugamani, si sono uniti

alla comunità raccoglitrice. L'evento è stato anche l'occasione per ammirare la «Bibliobarca», una splendida e artistica biblioteca di mare realizzata all'interno del giardino *Creuza de ma*, riadattando una storica imbarcazione di legno della Lega Navale Italiana. L'iniziativa ha così inteso coniugare due principi fondanti dell'Associazione marinara: la promozione della cultura e l'impegno in favore dell'ambiente.



## ... la parola alle nostre Sezioni

### LERICI

Giornata di debriefing per gli organizzatori della I coppa Italia classe 420.



Il 9 giugno, nella Sala Consiliare del Palazzo Comunale di Lerici, si è svolto l'incontro conclusivo della seconda edizione della I coppa Italia classe 420, che si è disputata nello specchio acqueo dinanzi al borgo di San Terenzo, nel suggestivo Golfo dei Poeti.

La giornata di debriefing si è svolta a distanza di alcuni mesi dal termine della competizione che ha visto giungere a Lerici 126 imbarcazioni e 252 atleti regatanti, il 15% in più rispetto al 2022, anche grazie alla numerosa partecipazione di equipaggi provenienti da tutta Europa. L'appuntamento è stato l'occasione per fare il punto sull'organizzazione della tappa lericina della coppa, valutandone «a freddo» punti di forza e segnalando even-



tuali linee di miglioramento. Dopo i saluti istituzionali del vicesindaco di Lerici, Marco Russo, del presidente della Lega Navale Sezione di Lerici, Maurizio Moglia, e di Andrea Lelli, presidente della classe 420 Uniqua Italia, la parola è passata ad Andrea Leonardi, presidente della II zona FIV e a Paolo Leone,

event manager della regata, che ha condotto il debriefing dell'edizione 2023 della coppa. Al termine della mattinata un riconoscimento è stato consegnato alle autorità, agli sponsor e ai collaboratori che, con il loro supporto, hanno reso possibile, ancora una volta, il successo della manifestazione.

# ... la parola alle nostre Sezioni



Grande successo per il «Vela Day 2023» alla Lega Navale Italiana di Marsala: esperienza in windsurf, Hansa 303 e vela latina per i più piccoli



È stata una grande festa, con oltre 50 bimbi e ragazzi, l'edizione 2023 del «Vela Day» tenuto dalla Lega Navale Sezione Marsala in collaborazione con «Kinder Joy of Moving» e FIV. Il «Kinder Joy of Moving» è il progetto di responsabilità sociale portato avanti dal Gruppo Ferrero insieme alla Federazione Italiana Vela per promuovere la diffusione della pratica velica tra i giovani e sostenere le principali manifestazioni veliche riservate agli atleti più giovani e di valore, come la Coppa Primavera. Lo staff di istruttori e associati della Sezione locale della Lega Navale Italiana sabato 10 giugno hanno introdotto i giovani partecipanti ai pri-

mi rudimenti delle tre discipline specialità del sodalizio nautico locale: il Windsurf, la Hansa 303, deriva di classe paraolimpica progettata per essere manovrata anche da atleti diversamente abili, e la Vela Latina, fiore all'occhiello

della Sezione locale della LNI. Proprio la Lega Navale Italiana di Marsala ospiterà dal 26 al 27 agosto 2023 la regata del Trofeo «Isola Schola», valevole come terza prova della stagione in corso del Campionato VII Zona Vela Latina.



## LEGA NAVALE ITALIANA

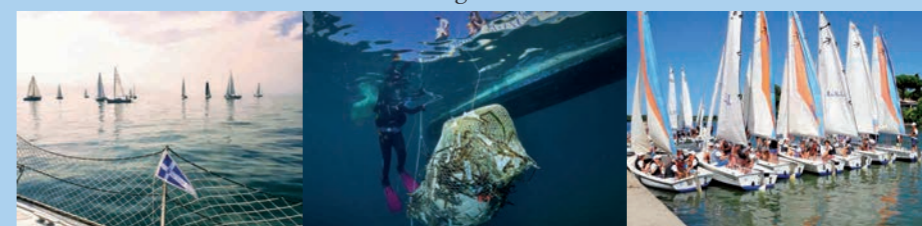
www.leganavale.it - il portale di chi ama il mare



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



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



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



www.leganavale.it



www.leganavalenews.it



Facebook



Twitter



Instagram



YouTube



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

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

## Concorso fotografico LNI 2024



## Concorso fotografico LNI 2024

*La Presidenza Nazionale ha deciso di bandire anche per l'anno 2024 il concorso con il tema "La LNI al servizio del mare e del Paese".*

*I Soci potranno inviare un massimo di quattro scatti, aventi come tema attività che rientrano nelle quattro aree della missione istituzionale della LNI: ambiente, solidarietà, cultura del mare e sport acquatici. Gli scatti dovranno essere corredati dal proprio nome, dalla Sezione di appartenenza e dal titolo che si vuole attribuire. E' indispensabile allegare la liberatoria che autorizzi l'uso della foto per il calendario, per la pubblicazione sulla rivista Lega Navale e sui canali digitali della PN.*

*Le fotografie dovranno essere inviate alla Presidenza Nazionale (mail: [direttore.rivista@leganavale.it](mailto:direttore.rivista@leganavale.it)) entro e non oltre il 30 luglio 2023, in formato jpg con una risoluzione di almeno 300 dpi, dimensione minima cm 18x13.*

*Un'apposita commissione sceglierà gli scatti che verranno utilizzati per il calendario.*

*I vincitori del concorso fotografico, oltre a vedere la propria foto pubblicata con la citazione del nome e della Sezione, riceveranno un premio dedicato consegnato dalla Presidenza Nazionale inoltre, verrà attivata l'iscrizione alla LNI per un anno, comprensiva di abbonamento alla rivista Lega Navale, per una persona da lui segnalata.*

## Concorso fotografico LNI 2024



## Concorso fotografico LNI 2024