

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

luglio - agosto 2023

OPEN DAY



VIVI L'ESPERIENZA

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 9.9.2023



sommario

Anno CXXVI luglio-agosto 2023

27

Sicurezza delle unità da diporto
di Aniello Raiola



56

Giro d'Italia a vela, navigare oltre i confini
di Pasquale Prinzivalli

2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

22

SeaPaCS: al via ad Anzio il campionamento delle microplastiche
di Anita Fiaschetti

60

Un mare di amici
di Fabio Dal Cin

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

39

Corazzata Rona, una storia di mare e di guerra
di Vincenzo Grienti

64

... la parola alle nostre Sezioni

6

Le onde di un mare grande: le Sezioni della LNI raccontano l'Open Day
di Michele Valente

49

Campionato italiano di Beach Sprint

14

Ancorati nel futuro
di Michele Valente

52

Campioni, la LNI di Taranto primeggia al Trofeo dell'Adriatico e dello Jonio- 5° Meeting Nazionale CSI
di Antonio Cosentino

18

Nuovi record per il mare, ma non sono vittorie
di Emanuele Scigliuzzo

In copertina:

Un momento delle giornate dell'Open Day presso la Sezione di Salerno. Foto di Fabrizio Marotta.

di Antonio Cosentino



Tra i grandi progetti di rilancio economico, l'Economia del Mare resta e può diventare ancor più determinante per la sua funzione strategica multi-livello; possiamo dire con assoluta certezza che in Italia sta maturando una nuova coscienza «marinara» o, se si preferisce, un diverso e più consapevole approccio culturale verso il mare. Il primo, concreto segnale è arrivato da Palazzo Chigi, con la nomina, per la prima volta, di un ministro per le Politiche del mare. Il Governo ha deciso di mettere il Mare al centro, accanto alle imprese e al mondo del

lavoro, per la crescita e lo sviluppo sostenibile. «L'Italia secondo gli obiettivi del Governo intende guardare al mare oltre l'orizzonte con occhi nuovi, sempre più attenti alla sua salvaguardia e valorizzazione». Così il ministro per le Politiche del mare Nello Musumeci saluta l'approvazione, da parte del Comitato interministeriale per le politiche del mare, del Piano nazionale del mare, redatto da un comitato di 10 esperti e che dovrà essere aggiornato ogni tre anni. Il Piano del mare, previsto dall'articolo 12 del DL 173 del 2022, è lo strumento di programmazione di cui si dotano Governo e Parlamento per avviare una politica marittima unitaria e strategica.

L'Italia, quindi, sta riscoprendo dopo una lunga e incomprensibile «distrazione» la sua antica vocazione e vuol fare del mare uno straordinario motore di crescita, non solo per un riequilibrio territoriale interno fra Settentrione e Meridione, ma anche per consolidare la posizione di leader che l'Italia ha già acquisito in Europa e nel Mediterraneo. In un trend positivo: cresce il tessuto imprenditoriale legato al mare, e cresce soprattutto nel Mezzogiorno; si affermano sempre più, anche all'estero, l'apprezzamento per la qualità della nostra cantieristica e la produzione ittica.

L'identità e la centralità geografica nel Mediterraneo trovano riscontro nella nostra lunga storia di relazioni commerciali, di tradizioni e di mestieri fortemente legati al *Mare Nostrum*, che merita di definire la visione strategica di sviluppo ma anche di salvaguardia e valorizzazione del mare.

Le minacce che affliggono l'ecosistema più vasto e importante del pianeta non riguardano solo il *Mare Nostrum*, perché l'inquinamento non conosce confini. L'industria mondiale prosegue con la produzione di oltre 280 milioni di tonnellate di plastica l'anno, con una previsione di crescita fino a 400 milioni nel 2050. Lo studio condotto dalla Fondazione «Ellen MacArthur» prevede che per quell'anno ci saranno più plastiche che pesci. Si stima che il 10% della plastica prodotta finisca in mare, andando ad alimentare il «mostro», che tra vere isole di rifiuti formate da vortici marini, o microplastiche scambiate per plancton dai pesci sta assumendo una dimensione più che preoccupante. L'allarme è lanciato anche dalla *Ghent University*, in Belgio, secondo la quale chi consuma abitualmente pesce ingerisce 11 mila frammenti di plastica ogni anno.

La tutela e la difesa del mare partono già da piccoli con la formazione.

Per comprendere appieno alcuni dei compiti statuari della LNI condividiamo anche quello di diffondere nella popolazione giovanile, in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marini e l'impegno per la tutela del mare per una maggiore consapevolezza sulle cause e sugli effetti dell'inquinamento delle acque. La Lega Navale Italiana fa conoscere nel modo giusto questi aspetti attraverso le proprie Sezioni e Delegazioni e con tutte le iniziative promosse dalla Presidenza Nazionale, come la seconda edizione dell'Open Day, all'insegna del motto «Vieni a conoscerci, unisciti a noi». L'edizione di quest'anno è stata incentrata principalmente sulla Carta dei valori e sulla presentazione delle attività delle quattro aree che caratterizzano la missione della LNI: diffusione della cultura e delle tradizioni marinaresche, avviamento agli sport acquatici e formazione nautica, protezione dell'ambiente e nautica solidale.

Protagonisti, in questo numero, sono stati anche gli studenti e gli atleti della Lega Navale Italiana, premiati a Ostia dalle autorità civili e militari, dai rappresentanti delle federazioni sportive e dai testimonial del mare intervenuti alla prima edizione di «Ancorati nel futuro».

Hanno ricevuto l'ancora d'argento al merito sportivo della Lega Navale Italiana 15 giovani atleti tesserati con le Sezioni della LNI che si sono distinti nel biennio 2022-2023 nelle principali competizioni nazionali e internazionali di vela, canoa e canottaggio, e quattro studenti vincitori del concorso nazionale «Il mare in sicurezza», promosso dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con il Ministero dell'Istruzione e del Merito nelle scuole primarie e se-

condarie di tutta Italia e incentrato sui temi dell'educazione civica marittima.

Il giornalista Vincenzo Grienti ci racconta di un argomento molto delicato e complesso ricostruito nei minimi dettagli, «una storia di mare e di guerra: la Corazzata *Roma*». Il coraggio di un equipaggio, le scelte difficili dell'ammiraglio Carlo Bergamini e dei comandanti delle navi italiane nelle ore in cui l'Italia firmò l'Armistizio con gli Alleati. Un giorno tragico che tutti gli uomini di Marina ricordano in onore dei Caduti al largo della Sardegna.

Ma non solo. Prosegue lo speciale sulla «Sicurezza delle unità da diporto». Si parla della classificazione delle unità da diporto e dei profili rilevanti della sicurezza della navigazione, i limiti di navigazione, il numero massimo di persone trasportabili e dell'equipaggio.

Scopriremo più da vicino i campioni della LNI di Barletta al *Beach Sprint*, la competizione organizzata dalla Sezione della Lega Navale Italiana di Salerno e dalla Federazione Italiana Canottaggio, con il patrocinio del Comune di Salerno.

Infine, la splendida realtà della LNI di Taranto, che primeggia al Trofeo dell'Adriatico e dello Jonio - 5° Meeting Nazionale C.S.I. Nella categoria femminile e maschile, gli equipaggi della Sezione di Taranto si sono laureati Campioni Nazionali di canottaggio a sedile fisso Lancia a 10 remi, imponendosi in una vera e propria impresa.

Buona lettura.

di Donato Marzano

Nei caldi giorni di agosto, mentre scrivo queste considerazioni a premessa del numero estivo della nostra rivista, sono in corso le procedure di rinnovo degli organismi di vertice della nostra Associazione, che è un ente pubblico dello Stato senza finalità di lucro e come tale soggetto alla vigilanza delle istituzioni, nel nostro caso del Ministero della Difesa e di quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, che sovrintendono al lungo processo di selezione e nomina del Presidente nazionale, del Vicepresidente e del Consiglio Direttivo Nazionale. In particolare, la nomina del Presidente prevede un passaggio in Consiglio dei Ministri, in Commissione Difesa e Trasporti e la ratifica del Presidente della Repubblica.

Un iter articolato, lungo ed ancora in corso che dovrebbe concludersi, ritengo, con un altro mandato triennale. Intanto, questa calda estate 2023 ha visto realizzarsi le tante iniziative che vedono il mare e le acque interne protagonisti e mi riferisco ai tanti corsi di canoa, vela, canottaggio, che le nostre scuole nelle basi nautiche organizzano, in particolare ma non solo nei mesi estivi, per avvicinare agli sport nautici ragazze e ragazzi, anche con disabilità

fisiche, mentali e sociali, introducendoli al mare e alla natura, al rispetto dell'ambiente. In questo modo migliaia di giovani imparano non solo i fondamentali di sport bellissimi ma le regole della vita insieme, dell'andar per mare: imparano ad essere marinai e ad amare e rispettare il mare e le acque

Allievi canoisti al Centro Nautico Nazionale di Ferrara-Lago delle Nazioni; i giovani velisti e i tecnici della LNI di Ostia celebrano il successo alla Coppa Primavera FIV 2023 a Ravenna.



interne, peculiarità del nostro Paese. Ugualmente molto bene sono andati i tre Centri Nautici Nazionali di Ferrara-Lago delle Nazioni, Sabaudia-Lago di Paola e Taranto-Mar Grande che la Presidenza Nazionale gestisce direttamente avvicinando alle attività e ai valori della LNI oltre un migliaio di bambini e ragazzi, precisamente quest'anno 1066 allievi e 58 nuovi aiuto istruttori, in una full immersion di 11 giorni durante i quali vengono seguiti e indirizzati dai nostri bravi e capaci istruttori ed aiuto istruttori, che rappresentano il vero valore aggiunto delle nostre Sezioni e Delegazioni e dei nostri Centri Nautici Nazionali. Nel corso delle mie visite a strutture periferiche e Centri Nautici ho constatato direttamente il loro impegno, la loro capacità sportiva e didattica, ma soprattutto la passione e l'attenzione con cui seguono i più giovani ed i più fragili, costituendo per loro un sicuro riferimento di vita oltre che di sport. L'attenzione per i più giovani e per i più deboli continuerà ad essere uno degli assi portanti dell'opera della LNI nei prossimi anni assieme alla diffusione della cultura marittima, alla formazione nautica ed al saper navigare,



Il Presidente Marzano con il sottosegretario alla Difesa Rauti e i premiati della prima edizione di "Anchored in the Future".

alla protezione dell'ambiente marino, con una particolare attenzione alle fasce più deboli grazie a concrete iniziative di nautica solidale. Mi riferisco ad esempio ai tanti ragazzi dei quartieri difficili delle nostre periferie che sono stati coinvolti in diversi progetti di sport, di cultura, di navigazione ideati dalle nostre sezioni. La qualità tecnica dei nostri istruttori è stata confermata dai risultati a livello nazionale ed internazionale ottenuti da tanti giovanissimi atleti della LNI in discipline olimpiche e paralimpiche, premiati insieme agli studenti vincitori del concorso "Il mare in sicurezza" nella prima edizione di "Anchored in the Future" - come potrete leggere in questo numero - mentre la capacità organizzativa dei nostri dirigenti e istruttori si è concretizzata in diversi campionati italiani e mondiali che le Federazioni hanno loro affidato. Giovani, sport, natura e inclusione sono il presente e il futuro della nostra Associazione.

Buona estate.





Le onde di un mare grande

Le Sezioni della Lega Navale Italiana raccontano l'Open Day 2023

*di Michele Valente **

“**A** noi che siamo gente di pianura. Navigatori esperti di città. Il mare ci fa sempre un po' paura. Per quell'idea di troppa libertà”. L'introduzione del brano musicale “Gente di mare”, successo senza tempo del 1987 interpretato da Raf e Umberto Tozzi, sintetizza con efficacia lo scopo primario dell'Open Day della Lega Navale Italiana. Dal 21 al 23 aprile scorsi, le Sezioni e Delegazioni della LNI hanno organizzato la seconda edizione dell'iniziativa, promossa dalla Presidenza Nazionale all'insegna del motto «Vieni a conoscerci, unisciti a noi», con un calendario di attività più ampio rispetto alla prima edizione del 2022. Un fine settimana di primavera che ha visto l'apertura delle sedi e delle basi nautiche della LNI presenti su tutto il territorio italiano. L'Open Day mira ad avvicinare alle acque interne e al mare – maestro di vita e ambiente che livella le differenze – coloro che abitualmente non frequentano questi contesti, presentando al pubblico le attività sociali delle strutture periferiche della Lega Navale Italiana. L'ambizione e il senso profondo di queste giornate di apertura al pubblico sono quelli di far provare a tutti, a prescindere da disabilità

o condizioni di svantaggio sociale o economico, quell'impagabile senso di libertà di poter vivere compiutamente il contatto con l'acqua e di avvicinare alle attività associative un numero sempre maggiore di «navigatori di città e di pianura». L'iniziativa realizza appieno l'obiettivo statutario fondamentale della Lega Navale Italiana, ente pubblico associativo senza finalità di lucro che da 126 anni si occupa «di diffondere nella popolazione, quella giovanile in particolare, lo spirito marinaro, la conoscenza dei problemi marittimi, l'amore per il mare e l'impegno per la tutela dell'ambiente marino e delle acque interne» (Articolo 1, Statuto della Lega Navale Italiana). L'edizione 2023 è stata incentrata principalmente sulla diffusione della Carta dei valori della Lega Navale Italiana – mostrata per la prima volta al pubblico, alle istituzioni e ai *supporter* privati lo scorso 15 marzo a Milano – e sulla presentazione delle attività nelle quattro aree che caratterizzano la missione istituzionale della LNI: diffusione della cultura e delle tradizioni marinaresche, avviamento agli sport acquatici e formazione nautica, protezione dell'ambiente e nautica solidale. L'idea di promuovere delle giornate di apertura



al pubblico è emersa nel periodo più critico della pandemia. La prima edizione è stata organizzata tra la fine di aprile e l'inizio di maggio dello scorso anno ed è stata l'occasione per tornare ad incontrarsi e farsi conoscere dalla cittadinanza e dalle istituzioni, dopo un lungo periodo di sospensione o, comunque, di forte ridimensionamento delle attività sociali. Il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano, spiega che «l'Open Day nasce con lo scopo di essere sempre più presenti sul territorio e coinvolgere una serie di soggetti, tra cui le istituzioni locali, la scuola, il mondo delle associazioni e l'opinione pubblica. L'obiettivo primario è di far conoscere ad un numero sempre maggiore di persone cos'è la Lega Navale Italiana e quali sono i nostri valori, ma soprattutto mostrare alla cittadinanza come l'associazione assolve ai suoi compiti statutari e si mette al servizio delle persone e delle istituzioni ogni giorno, con trasparenza e concretezza, realizzando una serie di attività che avvicinano ogni anno al mare e alle acque interne migliaia di persone in tutto il Paese».

Ripercorriamo con le testimonianze dei presidenti di Sezione della Lega Navale Italiana i momenti principali dell'Open Day di quest'anno. Come è noto a chi va per mare, un equipaggio preparato e coeso è fondamentale per condurre a buon termine la navigazione e l'abilità di un capitano si misura con la capacità di coordinare al meglio i propri marinai. «Ci siamo goduti la fase zero nell'organizzazione di questa iniziativa» – spiega Fabrizio Marotta, presidente della Sezione di Salerno – «ossia il coinvolgimento dei soci, che sono stati un elemento fondamentale per la buona riuscita della manifestazione, concepita come un momento in cui la Lega Navale facesse da finestra sulle proprie attività nei confronti dell'in-

tera cittadinanza. Abbiamo coinvolto circa cento soci nella collaborazione, stabilendo insieme come declinare le giornate di Open Day sulle singole attività nell'ambito

dello sport, con le dimostrazioni di vela, canoa, canottaggio ma anche di escursionismo, dell'ambiente, in collaborazione con Marevivo e la Guardia Costiera e di cultura del mare, con la presentazione della Carta dei valori alla presenza del progettista Davide Besana. La manifestazione si è dislocata su un territorio ampio, che partiva dalla nostra sede al Porto Masuccio Salernitano fino al lungomare, dove il Comune di Salerno ci ha consentito di mettere degli stand informativi che ci hanno permesso di avvicinare i passanti e di invitarli a recarsi nei punti focali in cui venivano svolte le attività». Il confronto tra il direttivo della Sezione e i soci in merito all'organizzazione dell'Open Day 2023 ha fatto emergere un'accoglienza positiva dell'iniziativa da parte degli associati che, con lo spirito di servizio che contraddistingue il socio della LNI, hanno risposto positivamente alla chiamata dei presidenti e dato il proprio contributo alla realizzazione delle attività. Il coordinamento è avvenuto tramite strumenti di comunicazione ormai di uso comune nella vita quotidiana, come spiega Gianluca Arameo, presidente della Sezione di Savona: «I soci hanno recepito molto bene l'iniziativa e la buona presenza di pubblico ha ripagato degli sforzi fatti. Il merito è stato anche di un'innovazione nel sistema di comunicazione tramite l'utilizzo di Whatsapp e dell'area personale sul sito che ha richiamato l'attenzione sull'iniziativa e, in particolare, sui diversi aspetti di cui i soci dovevano occuparsi per l'Open Day».

Alla luce dell'esperienza maturata nella prima edizione, quest'anno il lavoro di preparazione e di promozione dell'iniziativa tra le Sezioni e Delegazioni è stato articolato in modo più strutturato e l'Open Day è diventato per molti l'occasione per potenziare l'attività ordinaria di comunicazione e promozione, come raccon-

Attività delle Sezioni di Fianale Ligure, Trieste, Mirto Crocia, Otranto e Ostuni svolte nel corso dell'Open Day 2023.



ta Carla Casero, presidente della Sezione di Arona, sulla sponda piemontese del Lago Maggiore: «Insieme alla responsabile comunicazione Gabriella Zafferri, abbiamo impostato l'iniziativa in modo più strutturato, dalla comunicazione alla posizione dei gazebo, migliorando molto negli aspetti promozionali, con la realizzazione di locandine e volantini, la pubblicità dell'evento sui social media e sul sito e il passaparola tra i cittadini, che si è rivelato molto efficace. Questo tipo di organizzazione ci ha consentito di affrontare senza difficoltà anche eventuali imprevisti. Se come associazione vogliamo mostrare agli altri le nostre attività in favore dei giovani, delle persone con disabilità, l'amore per l'acqua, dobbiamo necessariamente strutturarci per far percepire e conoscere all'esterno quello che facciamo e trasmettere il piacere che abbiamo nel farlo. Questo è possibile solo grazie ad una pianificazione e una strutturazione più dettagliata delle attività di comunicazione e promozione. Prima magari era più 'di pancia', ora è fatto in modo più ragionato».

L'Open Day rappresenta l'occasione ideale per presentare al pubblico il calendario delle attività della Sezione e Delegazione per l'anno in corso. Le strutture periferiche della LNI dotate di una base nautica hanno puntato molto sulla possibilità di offrire ai visitatori una dimostrazione pratica delle attività sportive, grazie al supporto del personale tecnico e alla disponibilità di mezzi e attrezzature. «Questa occasione ci ha consentito di presentare la Sezione in pompa magna» - afferma Carola De Fazio, presidente della Sezione di Ostia - «mettendo in campo tutti i mezzi natanti di cui la nostra struttura dispone, dunque non solo le derive piccole come gli Optimist o le tavole a vela, ma anche le derive più grandi, avvicinando così anche le persone adulte. La presenza di pubblico è stata superiore rispetto all'edizione dello scorso anno e di solito una manifestazione del genere tende a coinvolgere nelle attività più i bambini che gli adulti. Quest'anno, invece, sono venuti a trovarci molti adulti che hanno provato, ad esempio, i catamarani o le derive Caravel. Inoltre, nell'edizione 2023, oltre allo Stand Up Paddle (SUP), abbiamo inserito anche il surf da onda. Un'altra novità è stata la possibilità di provare il wing foil, oltre alla canoa. Grazie ad una migliore comunicazione dell'e-

vento, a condizioni meteo favorevoli e alla corretta scelta del periodo, abbiamo avuto ritorni positivi non solo in termini di partecipazione all'Open Day, ma anche di iscrizioni ai corsi sportivi estivi». L'Open Day è anche un'opportunità per consentire a tutti di avvicinarsi

e di vivere il mare e i laghi, con particolare riferimento all'accesso e al sostegno della fruizione di questi ambienti, degli spazi e dei mezzi della LNI da parte delle persone in condizioni socio-economiche meno agiate o con disabilità. L'inclusione sociale è una costante priorità dell'associazione e si declina in numerose iniziative di nautica solidale svolte nel corso dell'anno e presentate in occasione dell'Open Day. Così spiega Giuseppe Tisci, presidente della Sezione di Palermo, che porta avanti da tempo attività con le Hansa 303, derive stabili che consentono a tutti di poter veleggiare: «I soci si sono messi a completa disposizione per l'organizzazione delle attività e hanno mostrato ai visitatori con disabilità come risolvere alcune difficoltà che riguardano l'ingresso in barca e l'uscita in mare. Sono stati momenti di grande festa e i risultati si stanno vedendo a distanza di qualche tempo. Alcuni visitatori che hanno partecipato all'Open Day si sono iscritti. Tra questi, un giovane ragazzo, che ha avuto un incidente, ha iniziato da poco a frequentare le attività e da settembre farà parte a pieno titolo del nostro equipaggio».

Accanto alle molte attività dimostrative in acqua, c'è la promozione della cultura e delle tradizioni marinaresche in sedi sociali della Lega Navale Italiana dalle caratteristiche peculiari, come quella della Sezione di Matera-Magna Grecia, un contenitore culturale dell'elemento acqua immerso nel Sasso Barisano, con spazi in gran parte scavati in grotta, tra fossili e antiche cisterne. «L'Open Day si è inserito perfettamente in un'attività che era già in corso» - ricorda Marco Pagano, vicepresidente della Sezione di Matera-Magna Grecia - «ovvero la mostra dell'artista Ester Maria Negretti dal titolo "Nel segno dell'acqua - rotte in libertà". Abbiamo allestito la sede con altre installazioni, come la "valigia dei ricordi", e con un angolo riservato alle attività laboratoriali. È stato mostrato ai visitatori un video sul rapporto tra il territorio materano e l'acqua e abbiamo dato la possibilità ai visi-



tatori di dedicarsi alla costruzione di un modellino di Optimist in cartone e di un quadretto dei nodi. Abbiamo proposto anche il laboratorio di costruzione della 'cupa cupa', uno strumento che suona sfregando una canna grazie alla vibrazione di una tela riempita d'acqua. Il riscontro è stato positivo, circa trecento persone hanno visitato la sede nei giorni dell'Open Day. Molti turisti che sono passati a visitare la sede sono rimasti stupiti del fatto di trovare una sede della Lega Navale dove non c'è il mare. È stata l'occasione per spiegare che lo scopo statutario fondamentale della Lega Navale Italiana è la diffusione della cultura del mare, che è ancora più importante diffondere in quei luoghi in cui il mare non c'è per promuovere una maggiore consapevolezza nella fruizione di questa risorsa». L'iniziativa ha contribuito anche a far scoprire dei luoghi naturali unici, spesso poco conosciuti dagli abitanti del territorio, e a stabilire nuove sinergie, come spiega Enrico Beltramelli, presidente della Sezione di Pavia: «Il giorno dell'Open Day sono venuti a trovarci nella nostra base nautica al Lago dell'Airone Cinerino di Mezzana Rabattone (in provincia di Pavia, ndr) i rappresentanti della locale Sezione dell'Unione Italiana Ciechi e Ipovedenti (UICI), con cui abbiamo preso accordi per fare delle uscite in barca a vela con alcuni dei loro associati. Abbiamo avuto nel complesso un riscontro positivo e qualche nuovo tesserato. Molti visitatori hanno trovato piacevole il fatto di scoprire questa base della Lega Navale e di poter uscire in uno specchio d'acqua per fare attività velica in una zona in cui non c'è nulla di simile e che risulta davvero particolare rispetto al territorio circostante della Pianura Padana».

Le giornate di Open Day hanno inoltre consentito di rafforzare la collaborazione con una serie di soggetti centrali nella vita istituzionale della Lega Navale Italiana, dalla scuola alle autorità locali, dalle associazioni al corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera. Il presidente della Sezione di Brindisi, Salvatore Zarcone, afferma: «In queste giornate abbiamo coinvolto le scolaresche nelle dimostrazioni di vela e canottaggio, oltre alla Guardia Costiera che ci è sempre molto vicina e ci supporta. Abbiamo prestato particolare attenzione alla sensibilizzazione sulla tutela del mare, in particolare verso i giovani. Inoltre, con la recente installazione di un sollevatore per imbarcare e sbarcare persone con disa-

bilità, abbiamo mostrato ai visitatori che è possibile praticare uno sport in modo accessibile e stiamo lavorando per offrire questa possibilità ad un numero sempre più ampio di persone. La presenza di una rampa per accedere alla sede e del bagno per disabili sono altri due elementi che rendono la nostra Sezione accessibile a tutti, come riconosciuto anche dai

Timonieri Sbandati Marco Rossato e Igor Macera che recentemente sono venuti a trovarci». «Con le scuole c'è un rapporto consolidato da tempo che si è manifestato anche in occasione dell'Open Day» – sottolinea il presidente della Sezione di Palermo, Giuseppe Tisci – gli istituti scolastici sanno che possono trovare nella Sezione un interlocutore credibile per fare attività con i ragazzi. Il Comune di Palermo ci coinvolge in ogni attività ed è per noi segno di vicinanza e di serietà nei rapporti, con la partecipazione in questa occasione dell'Assessore alle politiche sociali e allo sport. Queste presenze istituzionali danno il senso di essere coinvolti in qualcosa di più grande dell'Open Day, in un progetto di cittadinanza attiva in cui tutti devono fare il proprio dovere».

I presidenti riportano con soddisfazione le impressioni positive raccolte dai visitatori dell'Open Day. «Le persone che sono venute a trovarci non pensavano che così vicino a loro ci fosse una realtà in cui si possono fare tante attività in maniera accessibile», nota Giuseppe Tisci (LNI Palermo). «La partecipazione dei visitatori è stata sorprendente», riferisce Fabrizio Marotta (LNI Salerno), aggiungendo: «Il riscontro più bello che abbiamo ricevuto è stato la gratitudine verso la Lega Navale che ha messo a disposizione delle strutture e dei mezzi per far conoscere degli sport che sono ancora poco frequentati dal grande pubblico e contribuire così a sfatare quella credenza secondo cui gli sport del mare sono costosi. Alla Lega Navale non è così».

La rotta è tracciata e l'equipaggio della Lega Navale Italiana, da tre anni sempre più numeroso, è pronto a mollare nuovamente gli ormeggi per l'edizione 2024. A vele spiegate, portando sempre *nel cuore questo grande fratello blu*.

Salerno, momenti dell'Open Day presso la Sezione di Salerno.

* responsabile Comunicazione Lega Navale Italiana.



Le giovani stelle del mare e dello sport illuminano il cielo di Roma.



«Ancorati nel futuro»

di Michele Valente *

È andata in scena lo scorso 20 luglio alla Lega Navale Italiana Sezione Lido di Ostia la prima edizione di "Ancorati nel futuro", evento promosso dalla Presidenza Nazionale della LNI che ha visto protagonisti gli studenti e gli atleti della Lega Navale Italiana, premiati dalle autorità civili e militari, dai rappresentanti delle federazioni sportive e dai testimonial del mare intervenuti per la serata. Hanno ricevuto l'ancora d'argento al merito sportivo della Lega Navale Italiana 15 giovani atleti tesserati con le Sezioni della LNI che si sono distinti nel biennio 2022-23 nelle principali competizioni nazionali e internazionali di vela, canoa e canottaggio e quattro studenti vincitori del concorso nazionale "Il mare in sicurezza", promosso dalla Lega Navale Italiana in collaborazione con il Ministero dell'Istruzione e del Merito nelle scuole primarie e secondarie di tutta Italia e incentrato sui temi dell'educazione civica marittima.

Il Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano, ha aperto la cerimonia, parlando nel suo intervento dell'azione della LNI verso i giovani, da sempre al centro degli obiettivi statutari dell'associazione: «Oltre 12 000 soci sono ragazze e ragazzi che, nelle nostre sedi, vengono avviati all'attività sportiva e che in alcuni casi diventano dei campioni nella loro disciplina. Sono proprio le strutture periferiche il vero motore della LNI, che ha come compito la formazione nautica non solo dello sportivo, ma del marinaio a tutto tondo».

Tra i rappresentanti delle istituzioni, è intervenuta all'evento il Sottosegretario di Stato alla Difesa, sen. Isabella Rauti. «Nel motto "Ancorati nel futuro" c'è tutto: radici e visione del futuro, con attenzione verso i più giovani», ha affermato il Sot-

tosegretario Rauti, sostenendo che «non c'è un luogo più significativo del mare come idea di palestra di vita, di valori, di scuola e di disciplina. Una palestra senza barriere, accessibile a tutti e dove nessuno viene lasciato indietro. Aspetto questo molto caro alla Lega Navale Italiana».

L'attenzione alla sicurezza in mare e all'adozione di comportamenti responsabili sono stati il focus degli elaborati vincitori del concorso LNI-MIM "Il mare in sicurezza". Tra gli studenti della scuola primaria, è stata premiata Margherita Mangiagalli, in rappresentanza della classe 3ª C dell'Istituto «Rita Levi Montalcini» di Nerviano. Per la scuola secondaria di primo grado, hanno ottenuto un riconoscimento per i propri elaborati Alessandra Pirineo, della classe 1ª D dell'Istituto «Giulio Marconi» di Battipaglia ed Emma Rossi, della classe 1ª G dell'Istituto Varese 3 "Vidoletti". Infine, tra gli studenti della scuola secondaria di secondo grado, si è classificato primo il lavoro di Vittoria Gaglio della classe 2ª B dell'Educandato Statale «Agli Angeli» di Verona, che ha proposto di introdurre l'educazione civica marittima nelle scuole. Madrina della serata, condotta dalla giornalista Elisa Palchetti, è stata l'ex velista olimpionica Flavia Tartaglino, cresciuta sportivamente alla Sezione della Lega Navale Italiana di Ostia, che si è rivolta così ai giovani presenti: «Divertitevi e rispettate i più grandi, perché senza rispetto e divertimento non c'è trionfo». La LNI di Ostia, che ha compiuto quest'anno 85 anni dalla fondazione, si è distinta negli anni come una fucina di talenti sportivi, come ricordato dalla Presidente Carola De Fazio: «Per me la Lega Navale Italiana è stata una seconda casa e mi auguro lo sia anche per tutti i ragazzi che sono qui».



I riconoscimenti ai migliori atleti della LNI sono stati assegnati, per la canoa, a Nicola Moliterno (Sezione di Cagliari) e, per il canottaggio, a Luigi Moffa (Sezione di Salerno). Tra i giovani velisti della Lega Navale Italiana, hanno ottenuto l'ancora d'argento al merito sportivo Nicole Creati (Sezione di Follonica, ILCA 4), Chiara Marras e Filippo Nardocci (Sezione di Ostia, rispettivamente Windsurf Techno 293 e Optimist), Margherita Ruggieri (Sezione di Mandello del Lario, 420), Isotta Poggi e Giorgio Bona (equipaggio della Sezione di Riva del Garda, Nacra 15). Tra gli atleti paralimpici, sono stati premiati l'equipaggio della classe Hansa 303 formato da Fabrizio Valente e Silvia Ranni (Sezione di Trieste), il giovane talento pugliese della canoa paralimpica Christian Bottiglieri (Sezione di Taranto) e la campionessa mondiale di paracanoa velocità dall'alto "Viktoryia Pistis Shablova" (Sezione di Cagliari), medaglia d'oro agli ultimi europei di paracanoa disputati in Portogallo. Tra i giovani campioni internazionali della LNI, sono stati premiati Ginevra Caracciolo (Sezione di Napoli), velista medaglia d'argento all'ultimo Mondiale ILCA 6, Francesco Lanciotti (Sezione di San Benedetto del Tronto), doppio argento al mondiale di canoa Under 23 di quest'anno e oro agli europei di canoa 2023 in Portogallo e Federica Chisena (Sezione di Barletta), bronzo al Mondiale di Beach Sprint Under 19 del 2022.

Nel corso della serata, l'imprenditore e fondatore della onlus "Lo Spirito di Stella" Andrea Stella, il nuotatore paralimpico Manuel Bortuzzo e il velista paralimpico Carmelo Forastieri hanno portato un messaggio di inclusione e sensibilizzato rispetto all'accesso al mare per tutti, senza barriere. «Lo Spirito di Stella ha portato in mare oltre 10 000 persone con disabilità dal 2003, iniziando con la Lega Nava-

le Italiana di Savona», ha affermato Andrea Stella, sottolineando l'impegno della Lega Navale Italiana nella nautica solidale: «Da sempre la LNI ha dato un grande impulso verso un mare senza barriere e aperto a tutto, anche grazie alle imbarcazioni Hansa 303. Ormai è più semplice attraversare l'oceano in barca che una città in sedia a rotelle». Manuel Bortuzzo, recentemente nominato Presidente del Gruppo di Progetto "WoW Around the World 2023-2025" dal Ministero della Difesa, ha raccontato delle sensazioni provate nel suo "battesimo del mare" su Lo Spirito di Stella, il primo catamarano al mondo interamente accessibile a persone con disabilità. Il nuotatore paralimpico ha voluto lanciare questo messaggio rivolgendosi ai giovani presenti: «Lo sport può insegnare a vivere, per questo mi batto per far capire che i bambini si devono avvicinare allo sport: è una vera e propria scuola di vita che sa formarci ad affrontare le difficoltà».

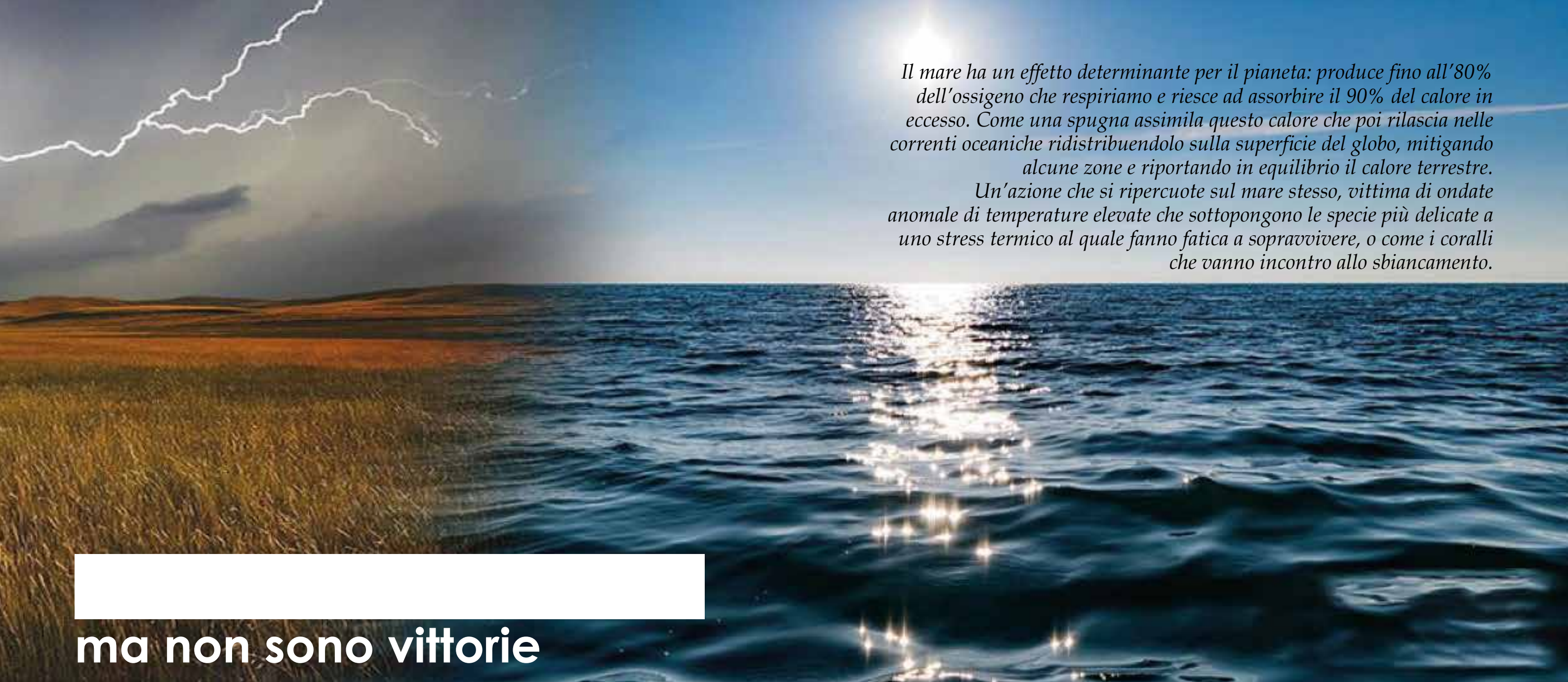
Tra i testimonial del mare, anche i soci della LNI Francesco Bruni, timoniere del Team Luna Rossa, che ha salutato i presenti con un videomessaggio dalla base di Luna Rossa a Barcellona e il giornalista sportivo Giulio Guazzini, tra gli storici collaboratori della rivista *Lega Navale*, da anni testimone diretto delle imprese sportive dell'America's Cup e dell'Ocean Race.

«Ringrazio i ragazzi della Lega Navale Italiana per tutta la passione che hanno, ma anche gli istruttori e le famiglie che li supportano e trasmettono loro gli stessi valori condivisi dalla LNI», ha concluso il Presidente Marzano al termine della prima edizione di "Ancorati nel futuro": «Grazie alle tante autorità e agli amici intervenuti nel corso di questa bella serata».

* responsabile Comunicazione Lega Navale Italiana.



Alcuni momenti dell'evento "Ancorati nel futuro".



Il mare ha un effetto determinante per il pianeta: produce fino all'80% dell'ossigeno che respiriamo e riesce ad assorbire il 90% del calore in eccesso. Come una spugna assimila questo calore che poi rilascia nelle correnti oceaniche ridistribuendolo sulla superficie del globo, mitigando alcune zone e riportando in equilibrio il calore terrestre.

Un'azione che si ripercuote sul mare stesso, vittima di ondate anomale di temperature elevate che sottopongono le specie più delicate a uno stress termico al quale fanno fatica a sopravvivere, o come i coralli che vanno incontro allo sbiancamento.

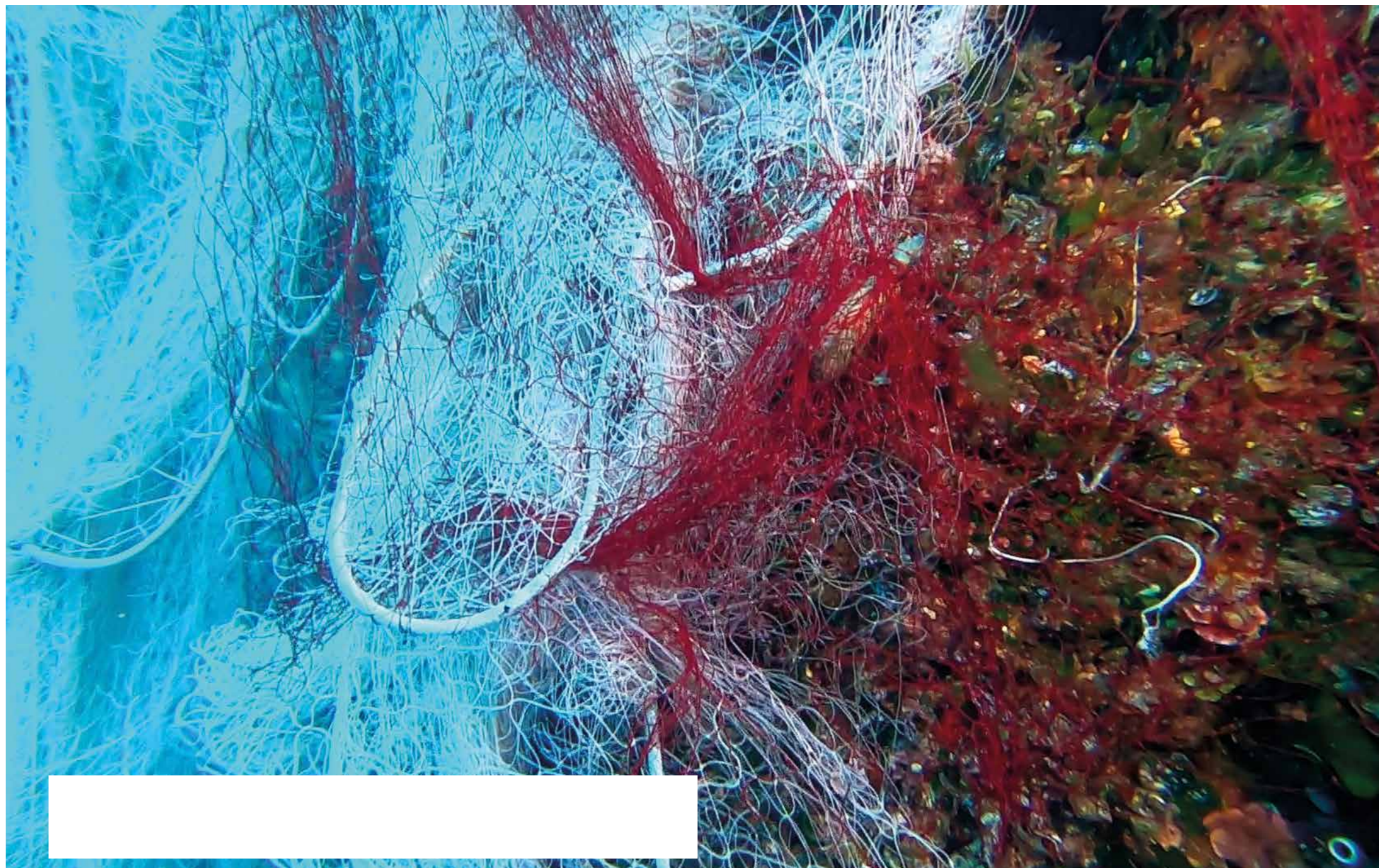
ma non sono vittorie

di Emanuele Scigliuzzo *

Continuano a susseguirsi i record negativi per l'ambiente dovuti certamente ai cambiamenti climatici naturali, ma anche all'azione dell'uomo che, con uno stile di vita egoriferito, ne ha amplificato le conseguenze. Le modifiche all'ambiente naturale con una cementificazione massiva, la creazione di continui campi elettromagnetici e l'aumento dei gas serra, che hanno provocato un innalzamento generalizzato della temperatura, sono solo la punta dell'iceberg dei comportamenti in contrasto con la natura. E a proposito di ghiaccio, è recente e sorprendente come sia stata rilevata la mancanza di un pezzo di calotta antartica delle dimensioni dell'Argentina. L'anomalia non è tanto lo scioglimento dei ghiacci a cui ormai siamo abituati, e che comunque dovrebbe allarmarci, quanto il fatto che la riduzione è stata osservata in un periodo in cui normalmente questo non avviene. Di norma infatti lo scioglimento dei ghiacciai avviene verso la fine di febbraio. E altrettanto spettacolari e drammatiche sono le immagini diventate virali di una casa spazzata via come un fucello dal fiume Mendenhall, a poca distanza dalla capitale dell'Alaska. Inondazioni

che si verificano da poco più di un decennio provocate dal fiume proprio a causa dello scioglimento del ghiaccio.

Ma le anomalie con cui la natura ci lancia segnali da cogliere, e non da sottovalutare, non sono finite. La temperatura delle acque marine ha registrato una nuova massima con 20,96°C, superando di pochissimo il record stabilito nel 2016. A comunicarlo è il sistema Copernicus, programma dell'Unione Europea impegnato in un osservatorio ambientale continuo. Anche in questo caso la novità per niente positiva è nel periodo in cui i dati sono stati registrati: normalmente infatti è verso marzo che le temperature si innalzano. Un record quindi che potrebbe essere destinato presto a essere battuto, anche perché sono attesi gli effetti de *El Nino* (il bambino): un irregolare innalzamento delle temperature delle acque del Pacifico le cui conseguenze si propagano poi su effetto globale, e che si verifica con cadenza irregolare. Proprio nel 2023 questo fenomeno è tornato a dare il suo contributo non richiesto, esattamente come un bambino capriccioso. *El Nino* in realtà è solo parte di un evento meteorologico più complesso, che



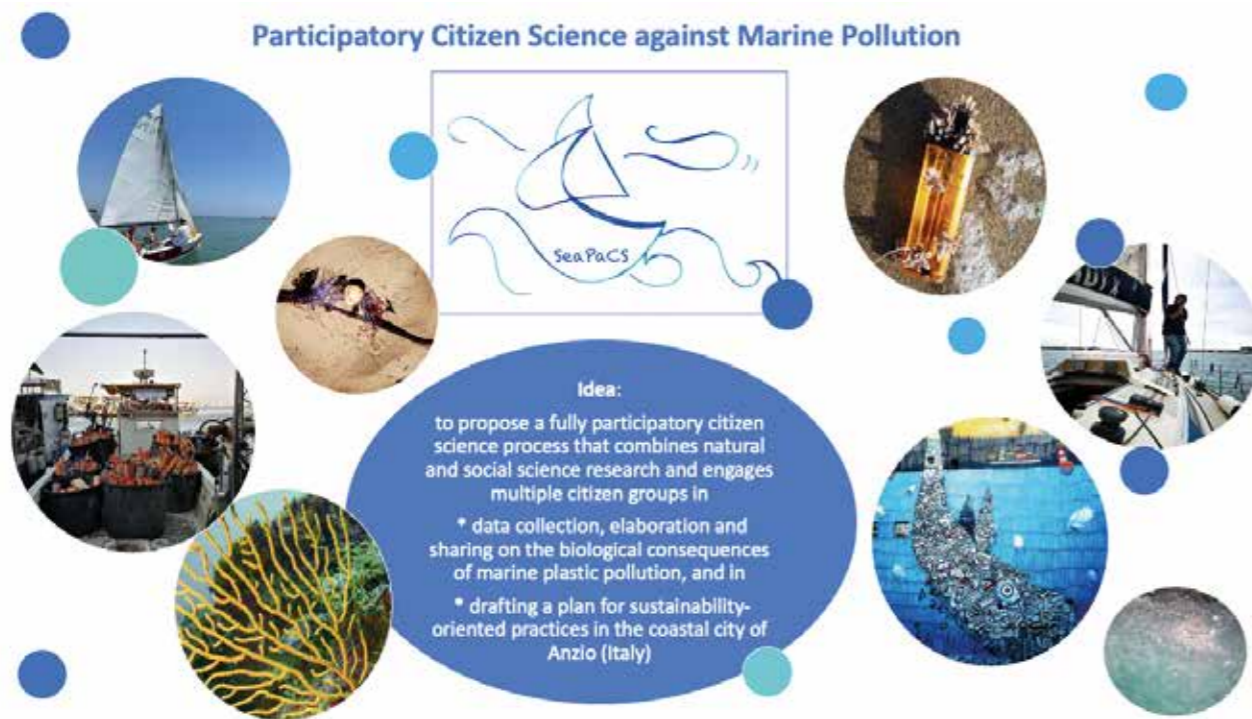
al via ad Anzio il campionamento delle microplastiche

di Anita Fiaschetti *

*Cittadini attivi e desiderosi
di saperne di più sul tema.
Il progetto raccontato dalla
ricercatrice Chiara Certomà.*

Un mare di plastica: potremmo definire così il Mediterraneo, come uno dei mari più inquinati. I numeri parlano chiaro: la plastica rappresenta l'80% dei rifiuti dispersi nell'ambiente marino e costiero. Bottiglie in primis, ma anche reti e attrezzature da pesca che, secondo l'indagine "Beach litter" condotta da Legambiente a maggio 2023, rappresentano il 15% della categoria SUP ovvero *Single Use Plastic*. Reti che non sono solo un rischio per gli animali, che vi restano intrappolati o ne ingeriscono dei tratti, ma che dopo un lungo periodo di permanenza in acqua vengono scomposte in frazioni più piccole: le cosiddette microplastiche. Sarebbero 24 mila miliardi le particelle di plastica di dimensioni inferiori ai 5 millimetri che secondo il WWF galleggiano sulla superficie degli oceani del mondo, veicolo di inquinanti e microbi nocivi per la salute umana e animale. Un problema che sta destando l'allarme di ricercatori e scienziati, considerando che lungo la catena alimentare i danni arrivano sulle nostre tavole.

Proprio per sensibilizzare l'opinione pubblica al tema e capire lo stato di salute del mare di Anzio è nato il progetto europeo SeaPaCS ovvero *Participatory Citizen Science against Marine Pollution*. Un'iniziativa innovativa di partecipazione attiva dei cittadini contro l'inquinamento marino. Lo scorso luglio, cittadini e rappresentanti delle associazioni del territorio guidati dalle ricercatrici del progetto, Luisa Galgani di Geomar Institute Kiel e Chiara Certomà dell'Università di Torino, e con la collaborazione logistica di Federico Fornaro e Alberto Romano della Lega Navale di Anzio, hanno infatti prelevato campioni

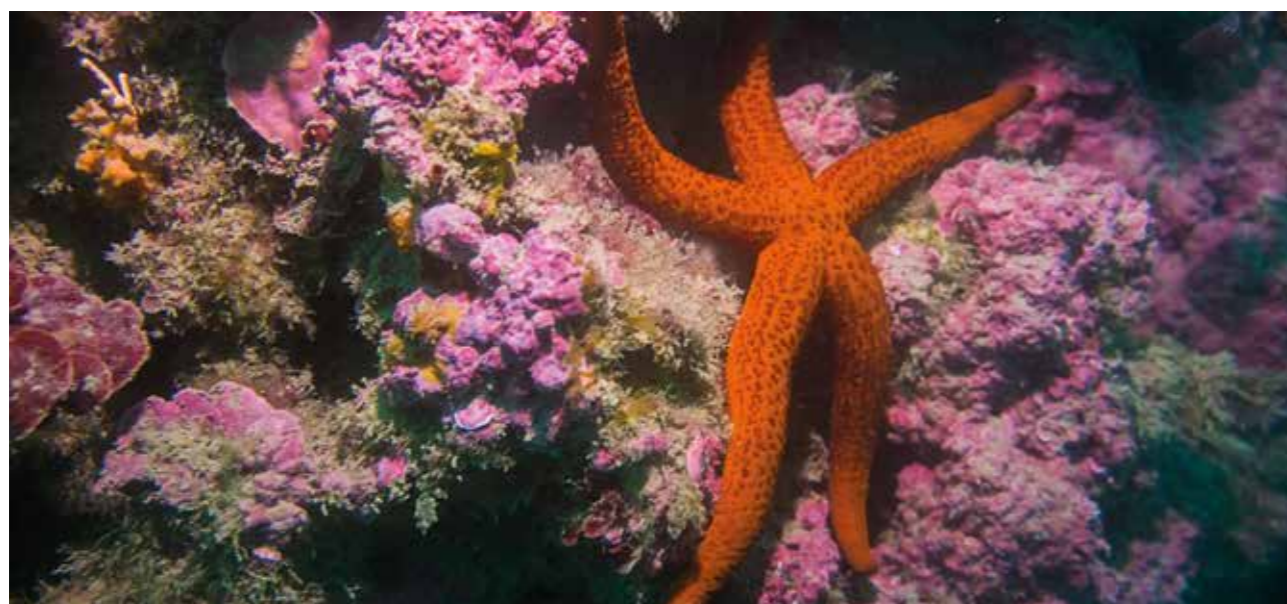


di acqua marina per verificare la presenza di plastiche e microplastiche.

“Non è il modo in cui normalmente facciamo scienza, ma il coinvolgimento dei cittadini in un progetto di Citizen Science è essenziale. Si tratta di una metodologia di ricerca e azione che ha come obiettivo quello di permettere a noi ricercatori di acquisire, tramite chi vive il territorio, quelle che chiamiamo conoscenze tacite e nello stesso tempo stimolare un dibattito su un determinato tema che è a cuore del cittadino e su cui attuare un cambia-

mento”, ha affermato Chiara Certomà dell’Università di Torino.

Nella due giorni di progetto sono state effettuate tre escursioni in barca a vela con partenza dalla Lega Navale di Anzio. Entro le tre miglia dalla costa i partecipanti hanno raccolto campioni di microplastiche attraverso l'utilizzo della *NeustonNet*, uno strumento scientifico in grado di filtrare l'acqua marina e conservare in uno speciale serbatoio le microplastiche presenti. La tecnica di monito-



raggio scelta ha richiesto l'adattamento del sistema di traino della *NeustonNet* per l'utilizzo totalmente sperimentale su barca a vela, al fine di rendere più sostenibile l'intero processo di ricerca. Il materiale portato a terra è stato liberato dal filtro, classificato e isolato nelle apposite provette per indagare la comunità microbica che ha fatto della plastica marina il suo habitat. Sono state preparate sei provette per l'analisi del DNA e per l'analisi dei frammenti di plastica. Ai cittadini partecipanti è stato spiegato nel dettaglio il funzionamento del processo di analisi genetica, lo stato di avanzamento della ricerca sul tema e l'importanza ecologica e sociale di affrontare il problema.

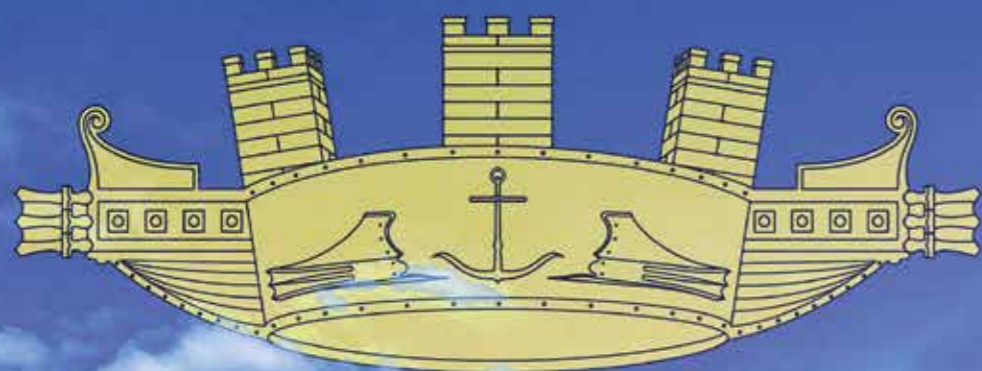
Una conoscenza trasformativa che non rende il processo spedito ma che serve secondo la Certomà a sfatare il mito della certezza scientifica del dato grezzo, con il quale molte volte si prendono decisioni politiche: *“Se porto il laboratorio fuori dal laboratorio, nella società, posso far capire ai cittadini quanto è difficile produrre un dato scientificamente certo e nello stesso tempo, con un processo di semplificazione del linguaggio, quanto le loro azioni possano essere importanti ai fini della ricerca”*. Ad Anzio, indicato come caso di studio per la presenza di biodiversità marina, la risposta della popolazione è stata buona: *“Abbiamo trovato interesse e sensibilità da parte dei cittadini che provenivano da percorsi diversi di formazione e di estrazione*

Una bottiglia di plastica intrappolata nei fondali.

sociale. Questa cosa mi ha colpito favorevolmente e noto che c'è molto attivismo e partecipazione tra coloro che vanno per mare sia per ragioni lavorative che di tempo libero”.

SeaPaCS è solo una delle iniziative portate avanti ad Anzio. *“In questi mesi stiamo lavorando a un protocollo scientifico che vorremmo lasciare alle scuole e alle sedi della Lega Navale al fine di avviare dei processi di monitoraggio da parte dei cittadini di inquinamento da microplastiche con strumenti fai da te. Strumenti che nonostante non abbiano la precisione scientifica possono dare origine a risultati buoni e con un giusto grado di approssimazione. Abbiamo iniziato a costruire una rete NeustonNet che poi lasceremo alla Lega Navale di Anzio che vorrebbe provarla con gli allievi della scuola vela al fine di monitorare per tutto l'anno, quindi in modo costante, quel solito tratto di mare. L'analisi visiva, seppur non certa, ci dice molto sullo stato del mare. Se, come speriamo, riusciremo a farlo ad Anzio vorremmo poi replicare anche nelle altre sedi della Lega Navale”*, ha concluso la Certomà.

* giornalista.



PROFESSIONISTI DEL MARE



MARINA
MILITARE

Classificazione delle unità da diporto e profili rilevanti della sicurezza della navigazione (limiti di navigazione, numero massimo persone trasportabili ed equipaggio).



*di Aniello Raiola *
prima parte*

Le definizioni di base che regolano la materia della navigazione da diporto sono contenute negli articoli 1 e 3 del Codice della nautica da diporto (decreto legislativo 18 luglio 2005, n. 171).
Qualsiasi costruzione (di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione) destinata alla navigazione da diporto, cioè quella effettuata in acque interne e/o marittime per fini esclusivamente lusori o anche commerciali, è definita unità da diporto.
Lo stesso Codice (articolo 2) individua, però, tassativamente gli usi commerciali delle unità da diporto: contratti di locazione e di noleggio, insegnamento professionale della navigazione da diporto, appoggio per i praticanti immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo, assistenza all'ormeggio di unità da diporto nell'ambito di strutture dedicate alla nau-



tica, assistenza e traino di unità da diporto e, infine, attività in forma itinerante di somministrazione di cibo e bevande e di commercio al dettaglio. Va ricordato che nella stesura iniziale l'articolo 1 del Codice della nautica non riportava, all'interno della definizione della navigazione da diporto, alcun riferimento all'utilizzo commerciale. Solo con la novella legislativa introdotta dal decreto legge n. 70/2011 convertito in legge 12/7/2011 n. 106, la navigazione da diporto è diventata "quella effettuata in acque marittime ed interne a scopi sportivi o ricreativi e senza fine di lucro, nonché quella esercitata a scopi commerciali...". E finalmente con il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, recante la riforma del Codice della nautica da diporto, la navigazione da diporto è definita oggi come quella "esercitata, per fini esclusivamente lusori o anche commerciali, mediante le unità di cui all'articolo 3 del presente codice".

Le unità da diporto si possono classificare in base a quattro parametri: il tipo di propulsione, la lunghezza, la stazza e la destinazione d'uso.

In base al primo parametro, si possono avere:

- unità a remi;
- unità a motore;
- unità a vela;
- unità a propulsione mista;
- moto d'acqua, che sono unità con lunghezza inferiore a 4 metri, che utilizzano un motore con pompa a getto d'acqua come fonte primaria e destinate ad essere azionate da una o più persone sedute, in piedi o inginocchiate sullo scafo, anziché al loro interno.

Il parametro della lunghezza è quello più importante, perché determina una differenziazione di regime giuridico per le unità da diporto, anche in tema di sicurezza.

Secondo la norma UNI EN ISO 8666, richiamata dall'articolo 3 del Codice

della nautica da diporto, la lunghezza dello scafo deve essere misurata con un piano che attraversa la parte più prodiera e l'altro la parte più poppiera dell'unità. Questa lunghezza esclude le parti rimovibili che possono essere staccate in modo non distruttivo e senza influire sull'integrità strutturale dell'unità, come ad esempio alberi, bompressi, pulpiti a ciascuna estremità dell'unità, accessori della testa di ruota, timoni, motori entrofuoribordo, motori fuoribordo e relative staffe e piastre di supporto, piattaforme d'immersione, piattaforme d'imbarco, bottacci e parabordi.

In base al parametro della lunghezza dello scafo, le unità da diporto si classificano nel seguente modo:

- nave da diporto: lunghezza superiore a 24 metri;
 - imbarcazione da diporto: lunghezza superiore a 10 metri e fino a 24 metri;
 - natante da diporto: lunghezza fino a 10 metri. Sono natanti, inoltre, tutte le unità da diporto a remi, indipendentemente dalla lunghezza.
- In base al parametro della stazza, le navi da diporto, a loro volta, si distinguono in:
- nave da diporto maggiore, che ha stazza lorda superiore a 600 tsl (o 500 GT);
 - nave da diporto minore, che ha stazza lorda fino a 600 tsl (o 500 GT);
 - nave da diporto minore storica, che ha stazza lorda fino a 100 tsl (o 120 GT) e data di costruzione anteriore al 1/1/1967.

Quest'ultima classificazione è stata introdotta dalla riforma del Codice della nautica nel 2017, ma trattasi di una innovazione senza effetti pratici, perché ad essa, al momento, non corrispondono effetti giuridici né tantomeno diversità di regime giuridico.

In base alla destinazione d'uso, infine, possiamo avere:

- unità da diporto (diporto cosiddetto puro ovvero non commerciale);



- unità da diporto utilizzate a fini commerciali - commercial yacht (vale a dire destinate a quegli usi commerciali citati in premessa);
- superyacht¹.

Al di fuori dei criteri di classificazione analizzati, è stata recentemente introdotta dal decreto legislativo n. 160/2020, all'insegna dell'innovazione tecnologica, una nuova categoria di unità da diporto: quella delle unità a controllo remoto (drone nautico). Ma la loro disciplina è stata totalmente devoluta al nuovo regolamento di attuazione del Codice della nautica in corso di approvazione. Al momento, perciò, si può solo dire che si tratterà di unità prive a bordo di personale adibito al comando.

Come anticipato, la classificazione più importante, cioè quella basata sulla lunghezza dello scafo, determina differenze di regime giuridico tra natante, imbarcazione e nave da diporto, anche ai fini della sicurezza.

Natante da diporto

I natanti da diporto sono unità da diporto:

- a remi oppure

¹ L'articolo 3 della legge 8/7/2003, n. 172 ha introdotto nel comparto della nautica una nuova categoria di navi: le navi destinate esclusivamente al noleggio per finalità turistiche e adibite alla navigazione internazionale, altrimenti note come superyacht. Sono navi di lunghezza superiore a 24 metri, senza alcun limite di stazza ed aventi una destinazione d'uso esclusiva al noleggio per finalità turistiche. In definitiva, si tratta di mini-navi da crociera in navigazione internazionale, che si distinguono dalle navi passeggeri per il fatto che non possono trasportare più di dodici passeggeri. Tali navi sono iscritte nel registro internazionale (e non nel registro del diporto), hanno un regolamento di sicurezza ad hoc (decreto ministeriale 4/4/2005, n. 95) e sono sottoposte alle disposizioni applicabili alle navi mercantili maggiori, salvo che per quelle semplificazioni amministrative previste espressamente per esse dal Codice della nautica. Quindi, se da un lato non si possono considerare navi mercantili tout court (soprattutto da quando sono state inserite nel 2017 nel Codice della nautica), dall'altro non rientrano neanche pienamente sotto il regime giuridico delle unità da diporto.



- con lunghezza pari od inferiore a 10 metri.

I natanti non sono soggetti all'obbligo d'iscrizione nel pubblico registro navale², né a quello del possesso della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza. Gli unici documenti di bordo per il natante da diporto sono, infatti, la dichiarazione di potenza del motore e l'assicurazione della responsabilità civile³.

Esiste comunque la facoltà del proprietario di iscrivere il natante nel pubblico registro navale; in questo caso, il mezzo è immatricolato come imbarcazione da diporto e di queste segue il regime giuridico.

Primo aspetto rilevante ai fini della sicurezza è quello del limite di navigazione delle unità da diporto. I natanti da diporto hanno limiti di navigazio-

² Il pubblico registro navale per il diporto è l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vale a dire una banca dati centralizzata contenente i dati tecnici e le vicende giuridiche (ad es. proprietario, armatore, usufruttuario, pignoramenti, sequestri etc.) inerenti a ciascuna unità da diporto immatricolata.

³ L'assicurazione della responsabilità civile per danni provocati a terze persone dalla navigazione da diporto, è obbligatoria per ogni tipo di unità da diporto, escluse soltanto le unità a remi e quelle a vela senza motore ausiliario.



ne - riassunti nella tabella riportata in fondo - che variano in base al tipo di natante (i c.d. natanti da spiaggia, ad esempio, devono rispettare il limite di un miglio dalla costa) ed all'esistenza o meno della marcatura CE⁴.
 Questione a lungo controversa è stata quella del limite di navigazione dei natanti marcati CE, che secondo l'articolo 27 del Codice della nautica da diporto nella versione precedente alla riforma del 2017, potevano navigare nei limiti stabiliti dalla categoria di progettazione di appartenenza. Poiché esistono molti natanti di categoria A o B (cioè, progettati per navigare in alto mare), questa norma aveva indotto taluni a sostenere che i natanti di dette categorie potessero navigare oltre il limite delle acque territoriali. Ma questa tesi non è corretta: infatti, la navigazione oltre le 12 miglia marine, cioè al di fuori delle acque territoriali, è regolata dalla Convenzione internazionale di Montego Bay (1982) sul diritto del mare, che prevede che la nazionalità di un mezzo nautico che naviga in acque internazionali (alto mare) sia comprovata dai documenti di bordo (artt. 91 e 92). I natanti, come detto, non sono immatricolati e sono, pertanto, privi di tale documentazione e considerati privi di nazionalità (bandiera): perciò, sono soggetti in alto mare alla polizia della navigazione svolta da navi militari di qualsiasi Stato

⁴ Il soddisfacimento dei requisiti di sicurezza è certificato dalla marcatura CE di conformità, apposta dal fabbricante sull'unità da diporto. Il decreto legislativo n. 5/2016 (recante l'attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua) prevede, infatti, che alle unità da diporto fino a 24 metri (quindi sono escluse le navi da diporto), alle moto d'acqua, ai relativi motori e ad alcuni componenti (es. protezione antincendio per motori, timone a ruota, serbatoi di carburante e tubazioni, boccaporti e oblò) sia apposta la marcatura CE che attesta la conformità di detti prodotti ai requisiti essenziali in materia di sicurezza, salute, protezione dell'ambiente e dei consumatori; senza questo marchio tali costruzioni e manufatti non possono essere messi in circolazione nei Paesi membri dell'Unione europea.



sottoscrittore della Convenzione, senza potersi avvalere del regime della bandiera nazionale.

D'altronde, anche la relazione ministeriale al Codice della nautica da diporto riporta quanto segue: *"si precisa che essendo l'unità natante da diporto non immatricolata e quindi priva di bandiera nazionale, può navigare solo nei limiti delle acque territoriali, al di fuori delle quali non avrebbe più alcuna tutela da parte dello Stato italiano"*.

E comunque con l'articolo 20 del decreto legislativo n. 229/2017 si è posto termine a qualsiasi perplessità, modificando l'articolo 27, comma 4, del Codice della nautica, che attualmente reca la precisazione: *"possono navigare ... e, comunque, non oltre dodici miglia di distanza dalla costa"*.

Quanto al numero massimo delle persone trasportabili a bordo dei natanti - secondo aspetto rilevante ai fini della sicurezza -, se trattasi di natanti con marcatura CE, esso è indicato nel manuale del proprietario e sulla targhetta del costruttore fissata sullo scafo, mentre per quelli non marcati CE esso è riportato nel certificato di omologazione oppure è quello indicato nell'articolo 60, comma 1, del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto⁵.

⁵ Tale articolo fissa, in base alla lunghezza fuori tutto, il numero massimo delle persone trasportabili sui natanti (senza marcatura CE) non omologati: tre persone per unità di lunghezza fuori tutto fino a metri 3,50; quattro persone per unità di lunghezza fuori tutto superiore a metri 3,50 e fino a metri 4,50; cinque persone per unità di lunghezza fuori tutto superiore a metri 4,50 e fino a metri 6,00; sei persone per unità di lunghezza fuori tutto superiore a metri 6,00 e fino a metri 7,50; sette persone per unità di lunghezza fuori tutto superiore a metri 7,50 e fino a metri 8,50; nove persone per unità di lunghezza fuori tutto superiore a metri 8,50.



In tema di equipaggio (terzo aspetto rilevante per la sicurezza), rientra nella piena responsabilità del comandante del natante determinare la quantità e la qualità dell'equipaggio in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteomarine e alla distanza da porti sicuri (art. 35 del Codice della nautica).

Imbarcazione da diporto

Le imbarcazioni da diporto sono tutte le costruzioni destinate alla navigazione da diporto che hanno una lunghezza dello scafo compresa fra 10,01 e 24 metri.

Queste unità sono soggette all'obbligo di immatricolazione nel pubblico registro navale del diporto e al conseguente rilascio della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza.

L'immatricolazione va effettuata presso l'Archivio telematico centrale delle unità da diporto (ATCN), tenuto dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON) istituito presso la Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Le imbarcazioni da diporto hanno l'obbligo di esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte, dopo l'avvento nel 2021 del Sistema telematico centrale della nautica da diporto, da un numero di individuazione composto da un codice alfanumerico generato automaticamente su base nazionale dal Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione, costituito in sequenza da quattro caratteri alfabetici e da quattro caratteri numerici. Dopo il numero di individuazione è apposta la lettera D

nel caso di imbarcazioni da diporto (il gruppo ND nel caso di navi da diporto). Le unità già immatricolate secondo il sistema vigente prima del Sistema telematico (nei Registri cartacei delle imbarcazioni da diporto tenuti dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi e dagli Uffici motorizzazione civile) possono conservare i numeri di iscrizione già assegnati con la sola aggiunta della lettera "X". Il proprietario ha comunque facoltà con il nuovo Sistema telematico di contraddistinguere l'imbarcazione non più con un nome (come era possibile in passato), bensì con un numero di iscrizione costituito da una specifica combinazione alfanumerica, sempre che la stessa non sia già stata utilizzata per altra unità da diporto.

In tema di sicurezza, i limiti di navigazione delle imbarcazioni da diporto - che vengono riportati sulla licenza di navigazione - dipendono dalla categoria di progettazione, se trattasi di imbarcazioni marcate CE. Per quelle non marcate CE, detti limiti possono variare da entro 6 miglia a senza alcun limite di distanza dalla costa, come specificato nella tabella riportata in fondo. Il numero massimo delle persone trasportabili su un'imbarcazione da diporto è determinato dal costruttore e viene riportato sulla licenza di navigazione. In caso di imbarcazione marcata CE con più categorie di progettazione⁶ e, quindi, con diversi limiti di navigazione e diversi numeri massimi di persone trasportabili, il numero delle persone trasportabili varierà in funzione del tipo di navigazione effettuata. In materia di persone trasportabili, il Codice della nautica da diporto (art. 34) ha, infatti, riconosciuto la prassi diffusa,

⁶ Vedasi la tabella riportata in fondo, che indica le quattro categorie di progettazione previste per le unità da diporto marcate CE.



specialmente tra i costruttori esteri, di assegnare alle unità marcate CE più categorie di progettazione, a ciascuna delle quali corrisponde un numero massimo di persone trasportabili diverso. In questo caso, sulla licenza di navigazione sono riportate le diverse categorie di progettazione assegnate all'unità (e i correlati limiti di navigazione) con il rispettivo numero massimo di persone trasportabili.

Quanto all'equipaggio delle imbarcazioni (terzo aspetto rilevante per la sicurezza), la sua determinazione non è più fatta, come un tempo, a priori dall'ufficio di immatricolazione (né è riportata sulla licenza di navigazione), bensì rientra nella piena responsabilità del comandante del mezzo determinare la quantità e la qualità dell'equipaggio in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteomarine e alla distanza da porti sicuri. Il Codice della nautica consente, inoltre, al comandante dell'imbarcazione di far svolgere i servizi di bordo anche alle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché maggiori di sedici anni di età se sono servizi di coperta, camera e cucina e di diciotto anni se trattasi di servizi di macchina.

Nave da diporto

A questa categoria appartengono tutte le unità da diporto con lunghezza dello scafo superiore a 24 metri e senza limite massimo. Le navi da diporto, come già visto, si suddividono in base alla stazza in tre categorie: maggiori (con stazza superiore a 600 tsl o 500 GT), minori (con stazza fino a 600 tsl o 500 GT) e storiche (con stazza fino a 100 tsl o 120 GT e costruite prima del 1/1/1967).

Anche per le navi da diporto, come per le imbarcazioni, sono obbligatorie l'immatricolazione presso l'Archivio telematico centrale delle unità da



diporto (ATCN), tenuto dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto (UCON), nonché la licenza di navigazione e il certificato di sicurezza.

Le navi da diporto devono esporre la bandiera nazionale e sono contraddistinte da un numero di individuazione che si distingue da quello delle imbarcazioni per l'aggiunta, dopo il codice alfanumerico, del gruppo di lettere ND. Anche le navi da diporto già immatricolate secondo il sistema vigente prima del Sistema telematico (nei Registri cartacei delle navi da diporto tenuti dalle Capitanerie di porto) possono conservare i numeri di iscrizione già assegnati con la sola aggiunta della lettera "X". Il proprietario della nave da diporto ha comunque facoltà con il nuovo Sistema telematico di contraddistinguere la nave da diporto non più con un nome (come era possibile in passato), bensì con un numero di iscrizione costituito da una specifica combinazione alfanumerica, sempre che la stessa non sia già stata utilizzata per altra unità da diporto.

Quanto ai limiti di navigazione, le navi da diporto possono navigare tutte senza alcun limite di distanza dalla costa e non si applica a loro la normativa sulla marcatura CE e sulle categorie di progettazione.

TABELLA DEI LIMITI DI NAVIGAZIONE

Unità da diporto	Limiti di navigazione dalla costa
Natanti particolari (jole, pattini, mosconi, sandolini, pedalò, tavole autopropulse e non, natanti a vela con superficie velica fino a 4 mq, canoe, kajak, moto d'acqua e mezzi similari)	1 miglio
natanti senza marcatura CE ¹	6 miglia
natanti senza marcatura CE, ma omologati per la navigazione senza alcun limite ²	12 miglia
natanti con marcatura CE	come per le imbarcazioni con marcatura CE, secondo la categoria di progettazione di appartenenza ³
imbarcazioni senza marcatura CE	6 miglia o senza limiti
imbarcazioni con marcatura CE categoria di progettazione A	vento superiore a forza 8 (scala Beaufort) ⁴ e altezza d'onda significativa superiore a 4 mt ⁵
imbarcazioni con marcatura CE categoria di progettazione B	vento fino a forza 8 (scala Beaufort) ⁴ e altezza d'onda significativa fino a 4 mt (mare agitato) ⁵
imbarcazioni con marcatura CE categoria di progettazione C	vento fino a forza 6 (scala Beaufort) ⁴ e altezza d'onda significativa fino a 2 mt (mare molto mosso) ⁵
imbarcazioni con marcatura CE categoria di progettazione D	vento fino a forza 4 (scala Beaufort) ⁴ e altezza d'onda significativa fino a 0,3 mt ⁵
navi da diporto	senza limiti

¹ Sulla marcatura CE di conformità vedasi la nota (4) del testo.

² In tale categoria rientrano anche i natanti riconosciuti idonei alla navigazione senza limiti dalla costa da un organismo tecnico.

³ E, comunque, entro le 12 miglia.

⁴ Scala utilizzata per esprimere la forza del vento.

⁵ Non sono previsti limiti di navigazione espressi in miglia di distanza dalla costa. L'altezza d'onda significativa è calcolata a partire dalle altezze di tutte le onde presenti in una data superficie del mare. Immaginando di ordinare tali onde per altezza crescente, l'altezza significativa è l'altezza media del terzo delle onde di altezza più elevata fra quelle osservate in un dato periodo. È, grosso modo, l'altezza che un osservatore rileverebbe ad occhio nudo.

Per il numero massimo delle persone trasportabili e per l'equipaggio valgono le stesse regole enunciate per le imbarcazioni da diporto, salvo quella relativa alle imbarcazioni con più categorie di progettazione che non risulta applicabile alle navi da diporto, le quali, come detto, non sono soggette alla normativa nazionale e comunitaria sulla marcatura CE.

Infine, pur rientrando nella piena responsabilità del comandante del mezzo determinare la quantità e la qualità dell'equipaggio in relazione alla navigazione da effettuare, alle condizioni meteomarine e alla distanza da porti sicuri, il Codice della nautica consente al comandante della nave da diporto di far svolgere alle persone imbarcate in qualità di ospiti, purché maggiori di sedici anni di età, soltanto i servizi di camera e cucina, mentre richiede per i servizi di coperta e di macchina personale professionista, cioè iscritto nelle matricole della gente di mare.

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

Corazzata Roma, una storia di mare e di guerra

di Vincenzo Grienti *

Il coraggio di un equipaggio, le scelte difficili dell'ammiraglio Carlo Bergamini e dei comandanti delle navi italiane nelle ore in cui l'Italia firmò l'Armistizio con gli Alleati. Un giorno tragico che tutti gli uomini di Marina ricordano in onore dei Caduti al largo della Sardegna.

La Spezia, 8 settembre 1943: erano le 18:30 quando gli apparati di bordo della corazzata *Roma* intercettarono l'annuncio diramato da Radio Algeri dal generale Dwight D. Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate in Mediterraneo. L'Italia aveva firmato l'armistizio con gli anglo-americani. Qualche ora dopo, alle 19:45, l'ELAR trasmise il proclama del generale Pietro Badoglio, capo del governo dal 25 luglio 1943, giorno della caduta del fascismo: «Il governo italiano, riconosciuta la impossibilità di continuare la impari lotta contro la soverchiante potenza avversaria, nell'intento di risparmiare ulteriori e più gravi sciagure alla Nazione, ha chiesto un armistizio al generale Eisenhower, comandante in capo delle forze alleate anglo-americane. La richiesta è stata accolta. Conseguentemente, ogni atto di ostilità contro le forze anglo-americane deve cessare da parte delle forze italiane in ogni luogo. Esse però reagiranno ad eventuali attacchi da qualsiasi altra provenienza» (*Corriere della Sera*, 9 settembre 1943). La guerra sembrava finita, ma non fu così. Un altro capitolo si aprì per soldati, avieri e marinai che furono chiamati a fare delle scelte decisive per il bene dell'Italia.

A quella data i vertici della Regia Marina avevano a capo l'ammiraglio di squadra Raffaele de Courten, ministro e capo di stato maggiore, l'ammiraglio di squadra Carlo Bergamini, comandante in capo delle Forze Navali da Battaglia (FNB) e l'ammiraglio di squadra Luigi Sansonetti, sottocapo di stato maggiore (P. Alberini, F. Prosperini, *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, USMM, 2015).

Il così detto "armistizio corto" era stato firmato con gli Alleati il 3 settembre 1943 a Cassibile, in provincia di Siracusa, nell'isola siciliana teatro dello sbarco anglo-americano del 10 luglio. L'8 settembre il maresciallo d'Italia Pietro Badoglio, alle 15:30, aveva convocato i capi di stato maggiore delle tre forze armate, De Courten compreso, comunicando che erano in corso trattative con gli Alleati al fine di arrivare a siglare un armistizio. I tre alti ufficiali in quella circostanza giurarono la massima segretezza e di non rivelare a nessuno l'informazione, ma occorre riavvolgere il nastro della storia per comprendere come e perché la nave ammiraglia, orgoglio della Regia Marina, affondò al largo delle coste della Sardegna.

Il 6 settembre 1943 l'ammiraglio De Courten ricevette alle 12:30 il *Promemoria N. 1* da parte del Comando Supremo italiano, dove venivano specificate tutte le disposizioni inerenti le manovre delle tre forze armate in caso di attacco da parte delle truppe tedesche. Lo stesso giorno l'ammiraglio de Courten convocò per le 9:00 del 7 settembre l'ammiraglio Carlo Bergamini al Ministero della Marina e per le 16:00 i comandanti in capo dei complessi navali e dei dipartimenti militari marittimi.

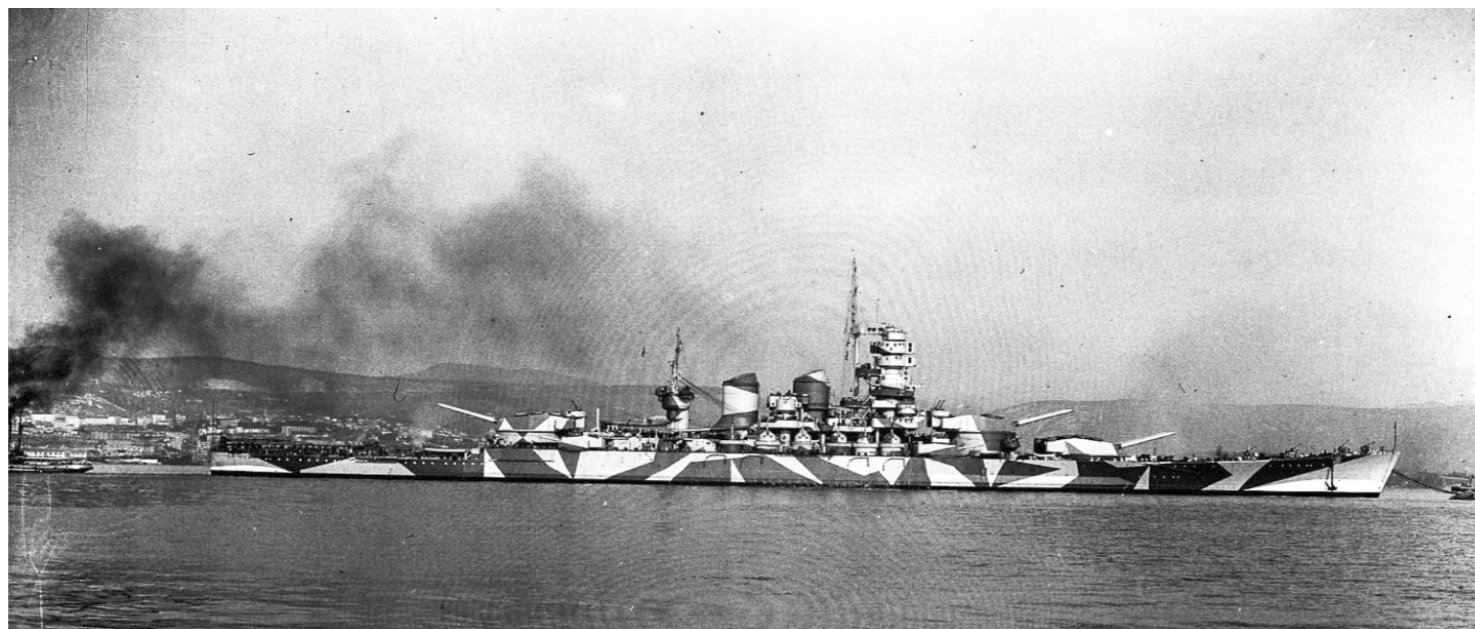
Nel pomeriggio del 6 settembre, intorno alle 16:00, De Courten incontrò il generale Vittorio Ambrosio, capo di stato maggiore generale. Da lui ricevette una copia del *Promemoria Dick*, un documento siglato anch'esso a Cassibile il 4 settembre alla presenza del generale Giuseppe Castellano, uomo di fiducia di Ambrosio e inviato di Badoglio.

Caro Sig. Grienti,
 il Presidente dell'Associazione Nazionale Marinai d'Italia mi ha inviato la fotocopia della sua lettera, nella quale, fra l'altro dice che è lei il Marinaio che mi ha dato il proprio salmagiù. Lei dello S. V. T.!! Le sono infinitamente grato per il suo meraviglioso gesto di altruismo! Solo mi dispiace che non sia fatto vero di Marinai. L'ho tanto cercato!

La Corazzata Roma, foto Ufficio Storico Marina Militare; lettera di Incisa della Rocchetta a Francesco Grienti.

Il promemoria si rifaceva al Memorandum di Quebec e prendeva il nome dal commodoro Royer Mylius Dick, capo di stato maggiore dell'ammiraglio inglese Andrew Cunningham, comandante in capo della *Mediterranean Fleet*. Il documento era giunto a Roma con un S.79 della Regia Aeronautica attraverso il maggiore Luigi Marchesi, fedelissimo di Castellano, e prescriveva le clausole da rispettare da parte della Regia Marina all'atto della proclamazione dell'armistizio. Il promemoria, classificato *Segretissimo*, recava il titolo *Istruzioni per il trasferimento delle navi da guerra e mercantili italiane*. Tra i punti importanti si menzionavano "i porti di riunione" e il comportamento che comandanti, navi ed equipaggi dovevano tenere, con particolare riferimento alle unità di stanza nelle coste occidentali dell'Italia, a nord del 42° parallelo. L'indicazione era di "portarsi a nord della Corsica e far rotta quindi verso sud passando a ponente della Corsica e della Sardegna in modo da arrivare durante le ore diurne al largo del porto di Bona" (*Promemoria Dick*, n. 3, par. a, 4 settembre 1943). Al punto n. 7 del promemoria, inoltre, alla voce "Riconoscimento" veniva data indicazione che "tutte le navi da guerra durante il giorno" avrebbero dovuto "alzare all'albero di maestra (o albero che hanno, per quelle che ne posseggono uno solo) un pennello nero o blu scuro, il più grande possibile. Grandi dischi neri potranno essere posti in coperta come segnale di riconoscimento per gli aerei. Qualora durante la notte fossero incontrate altre navi, per farsi riconoscere saranno accesi i fanali di via con luce attenuata e sarà trasmesso con lampeggiatore il segnale G.A.". Infine sottolineava che "le navi dovranno essere pronte, dopo che avranno preso contatto con le autorità alleate, a ricevere a bordo quel personale navale alleato che le autorità suddette potranno ritenere conveniente e che saranno attuate per il momento quelle misure di disarmo che le autorità stesse potranno stabilire. Queste misure di disarmo mirano a garantire la necessaria sicurezza dei porti alleati nei quali le navi da guerra italiane potranno trovarsi all'ancora". De Courten ritenne che quel documento doveva essere attentamente letto al fine di fornire le sue valutazioni ad Ambrosio circa le possibili trattative con gli Alleati.

Il giorno seguente, 7 settembre 1943, l'ammiraglio Bergamini, intorno alle 10, venne ricevuto da De Courten, il quale ebbe "esplicita assicurazione che comandanti ed ufficiali erano pronti ad uscire in mare per combattere nel Tirreno meridionale l'ultima battaglia ed erano decisi ad impegnarsi fino all'estremo delle loro possibilità: gli equi-



paggi erano sereni e tranquilli: la preparazione materiale soddisfacente" (*Le memorie dell'ammiraglio de Courten* (1943-1946), USMM, Roma, 1993, p. 19). Un colloquio in cui i due ammiragli parlarono del possibile sbarco degli Alleati a Salerno e alla possibilità di "infliggere all'avversario gravi danni, pur non nutrendo nessuna illusione sul risultato finale" (cit. *Le memorie dell'ammiraglio de Courten*). Alle 16:00 dello stesso giorno de Courten incontrò gli altri ammiragli dando loro le relative disposizioni. Alle 18:30 circa dello stesso giorno l'ammiraglio Bergamini telefonò al contrammiraglio Stanislaw Caraciotti, suo capo di stato maggiore alla Spezia, per informarlo che le FNB sarebbero salpate non oltre le 14:00 dell'8 settembre con l'obiettivo di contrastare lo sbarco degli Alleati. Inoltre diede disposizione che la stessa mattina da comandante in capo delle FNB si sarebbe trasferito sulla corazzata Roma. Alle 19:00 del 7 settembre de Courten e Bergamini si incontrarono di nuovo per valutare che la flotta si sarebbe trovata davanti a un'azione offensiva germanica



qualora, una volta salpati dalla Spezia, avessero avuto difficoltà nel recarsi in porti italiani controllati dai tedeschi o dagli Alleati. In tale ipotesi l'ordine era quello dell'autoaffondamento delle navi negli alti fondali dopo aver attuato tutte le procedure per mettere in salvo gli equipaggi. L'8 settembre 1943 De Courten ebbe la conferma dello sbarco degli Alleati a Salerno, nome in codice Operazione *Avalanche*; sarebbe stata attuata all'alba del giorno dopo e ciò poneva l'urgenza per le FNB di salpare dalla Spezia non oltre le 14:30 dell'8 settembre. Così alle 7:30 di quel giorno giunse l'autorizzazione dal Comando Supremo di trasmettere alla Flotta l'autorizzazione di essere "pronti a muovere in 4 ore". Alle 8:00 Supermarina inviò il messaggio all'ammiraglio Bergamini che di conseguenza comunicò al contrammiraglio Caraciotti le indicazioni da fornire ai comandi dipendenti. Uno scenario in continua evoluzione che vedeva Bergamini rientrare velocemente in automobile da Roma a La Spezia mentre De Courten, verso le 8:30, conferiva con il generale Vittorio Ambrosio per consegnare non solo le sue note in allegato al *Promemoria Dick*, ma anche per informarlo delle disposizioni date alle FNB. Ambrosio però prese tempo e disse a de Courten di attendere il suo "via libera" prima di far prendere il largo alla flotta italiana. Così venne deciso il trasferimento delle navi nella rada di La Spezia "pronti a muovere in 2 ore". Alle 10 Supermarina fece partire un messaggio cifrato alla Flotta e il contrammiraglio Caraciotti impartì gli ordini ricevuti. Intanto le ore passa-

qualora, una volta salpati dalla Spezia, avessero avuto difficoltà nel recarsi in porti italiani controllati dai tedeschi o dagli Alleati. In tale ipotesi l'ordine era quello dell'autoaffondamento delle navi negli alti fondali dopo aver attuato tutte le procedure per mettere in salvo gli equipaggi. L'8 settembre 1943 De Courten ebbe la conferma dello sbarco degli Alleati a Salerno, nome in codice Operazione *Avalanche*; sarebbe stata attuata all'alba del giorno dopo e ciò poneva l'urgenza per le FNB di salpare dalla Spezia non oltre le 14:30 dell'8 settembre. Così alle 7:30 di quel giorno giunse l'autorizzazione dal Comando Supremo di trasmettere alla Flotta l'autorizzazione di essere "pronti a muovere in 4 ore". Alle 8:00 Supermarina inviò il messaggio all'ammiraglio Bergamini che di conseguenza comunicò al contrammiraglio Caraciotti le indicazioni da fornire ai comandi dipendenti. Uno scenario in continua evoluzione che vedeva Bergamini rientrare velocemente in automobile da Roma a La Spezia mentre De Courten, verso le 8:30, conferiva con il generale Vittorio Ambrosio per consegnare non solo le sue note in allegato al *Promemoria Dick*, ma anche per informarlo delle disposizioni date alle FNB. Ambrosio però prese tempo e disse a de Courten di attendere il suo "via libera" prima di far prendere il largo alla flotta italiana. Così venne deciso il trasferimento delle navi nella rada di La Spezia "pronti a muovere in 2 ore". Alle 10 Supermarina fece partire un messaggio cifrato alla Flotta e il contrammiraglio Caraciotti impartì gli ordini ricevuti. Intanto le ore passa-

A sinistra: il Ministro e Capo di Stato Maggiore della Marina Raffaele de Courten; sopra: l'ammiraglio Carlo Bergamini, comandante in capo delle Forze Navali da Battaglia.

Un IMAM Ro.43 sulla
catapulta a poppa della
corazzata Roma - Foto
Ufficio Storico Marina
Militare.

vano e alle 12:45 il ministro de Courten non aveva ancora ricevuto il "via libera" per la partenza delle navi. Nell'impossibilità di contattare il generale Ambrosio decise di annullare la partenza della Flotta in quanto le unità della Regia Marina non sarebbero mai arrivate in tempo per le prime ore del mattino del 9 settembre, ossia il momento del previsto sbarco alleato. La decisione di De Courten fu quella di far salpare le navi verso La Maddalena, in Sardegna, cioè in un porto più sicuro rispetto alla base navale di La Spezia. Questo considerando anche la possibilità di un autoaffondamento delle navi. Intanto l'ammiraglio Bergamini arrivò a bordo del *Roma*. Erano le 13:00 e immediatamente venne informato da Caraciotti delle disposizioni ricevute. Mezz'ora dopo Bergamini si mise in contatto con il Ministero della Marina per avere delucidazioni. La conferma arrivò dall'ammiraglio Sansonetti: la missione a Salerno era stata annullata e diventava sempre più concreta l'ipotesi dell'autoaffondamento. Una presa di coscienza che pian piano venne fatta propria anche dai membri dell'equipaggio. Inoltre «qualora si fosse profilato un altissimo rischio di cattura», l'ordine esecutivo sarebbe stato impartito con la frase convenzionale *Raccomando massimo riserbo*. In tal caso, tutte le navi sarebbero dovute uscire in mare ed autoaffondarsi in alti fondali, oppure anche in porto se impossibilitate ad uscire. L'ammiraglio Sansonetti aggiunse che occorreva "tener conto anche dell'eventualità che Supermarina non fosse più in condizioni di emanare quell'ordine" (D. Carro, *Corazzata Roma. Eccellenza e abnegazione per la Patria*, Roma, 2011, p. 56)". In tal caso, disse Sansonetti a Bergamini: "Ti regoli tu con il tuo giudizio, con l'idea che tutto è possibile, salvo ciò che in qualsiasi maniera possa menomare l'onore della Bandiera" (*ibidem*). Una comunicazione che non faceva presagire nulla di buono, ma si sa, gli uomini di Marina sono sempre

pronti a fronteggiare gli imprevisti e le onde anomale e l'ammiraglio Bergamini in tutta la sua carriera di ufficiale ne aveva viste tante. Da uomo energico e concreto convocò tra le 15 e le 15:30 il suo stato maggiore nella Sala Consiglio del Roma proprio per fornire le ultime disposizioni ricevute sia da Palazzo Marina il 7 settembre pomeriggio, sia quelle per telefono dall'ammiraglio Sansonetti. Durante l'incontro fece presente come la Regia Marina, nonostante la situazione confusa, restava l'unica forza armata coesa e unita. L'idea di Bergamini era che mai le navi sarebbero cadute in mano straniera. Naturalmente egli non poteva conoscere l'evoluzione degli eventi nelle ore successive. Infatti a Roma, tra le 24:00 del 7 e le 02:00 dell'8 settembre, due emissari inviati dal generale Eisenhower fecero presente al maresciallo Badoglio che il comandante in capo delle forze alleate avrebbe comunicato l'armistizio da Radio Algeri alle 18.30 dell'8 settembre. Era la conferma data al generale Castellano a Cassibile qualche giorno prima, il 3 settembre, cioè quando era stato siglato l'armistizio. Gli Alleati avevano detto che l'annuncio sarebbe avvenuto 24 ore prima di uno sbarco nel meridione della penisola, come peraltro stava per accadere, considerati i convogli anglo-americani pronti a dare luogo all'Operazione *Avalanche*. Nonostante le informazioni fornite da Castellano al generale Ambrosio, oltre che l'evidenza che ciò che sarebbe realmente avvenuto al largo del Golfo di Salerno era da collegarsi all'annuncio americano delle 18:30, Badoglio chiese tempo e inviò un fonogramma a Eisenhower sottolineando che non era pronto a



proclamare l'armistizio la sera dell'8 settembre. Una richiesta impossibile per il generale americano che non poteva dirottare le navi ormai giunte a ridosso della costa italiana. Così circa un'ora prima dell'annuncio attraverso Radio Algeri inviò un messaggio molto duro a Badoglio "intimandogli di far seguire alle 19:30 il Proclama al popolo italiano. Precisava che, in caso di inadempienza, le ripercussioni sull'Italia sarebbero state gravi e dolorose" (P.P. Bergamini, *L'eroica fine della corazzata Roma*, Pagine di Difesa, 9 giugno 2006).

Il maresciallo Badoglio non ebbe scelta. Non appena lesse il messaggio di Eisenhower recapitato intorno alle 17:15, con il placet del Re Vittorio Emanuele III, riunì per le 18:00 il "Consiglio della Corona" con i tre capi di stato maggiore delle Forze Armate,

de Courten compreso, informandoli di quanto stava accadendo e che l'armistizio era stato firmato il 3 settembre. Dunque il Governo italiano aveva preso impegni che avrebbero avuto ricadute per le Forze Armate senza essersi consultato con i vertici di Marina, Aeronautica ed Esercito. Alle 18:30 dell'8 settembre 1943 venne trasmesso l'annuncio da Radio Algeri. Il Re convocò Badoglio e lo informò che la sua decisione era "la completa e leale esecuzione delle clausole armistiziali". Alle 19:00 dell'8 settembre il generale Ambrosio incontrò i tre capi di stato maggiore e diede lettura del così detto "armistizio corto". L'articolo 4 prevedeva "il trasferimento della Flotta italiana nelle località che potranno essere indicate dal Comandante in Capo Alleato". De Courten non reagì positivamente in merito alle clausole inerenti alla Regia Marina, ma l'evidenza era contenuta nell'allegato all'armistizio corto, ossia il *Memorandum di Quebec* laddove veniva scritto: "Le presenti condizioni non contemplano un'assistenza attiva da parte dell'Italia nel combattere i tedeschi. La maniera in cui le condizioni saranno modificate, a

favore dell'Italia, dipenderà da quanto verrà effettivamente fatto dal governo italiano per aiutare le nazioni alleate contro la Germania durante il resto della guerra".

De Courten ritornò al Ministero della Marina. Qui incontrò l'ammiraglio Sansonetti e l'ammiraglio Emilio Ferreri, segretario generale del Ministero e futuro capo di stato maggiore della Marina dal 1948 al 1955. Una volta ricevute tutte le informazioni dal ministro occorreva immediatamente informare l'ammiraglio Bergamini a La Spezia che, però, aveva già ascoltato l'annuncio di Eisenhower trasmesso da Radio Algeri rimanendo profondamente colpito e indignato per la completa mancanza di fiducia dei vertici della Marina nei suoi confronti. Perché non era stato informato? Non era certamente corretto e sicuramente non da consuetudine che il comandante in capo delle FNB venisse a conoscenza di una decisione così delicata per l'Italia e per la Regia Marina da un annuncio radiofonico. Perciò convocò subito il suo stato maggiore e si decise per l'autoaffondamento delle navi. Alle 19:45 dell'8 settembre 1943 il maresciallo Badoglio lesse dai microfoni dell'EIAR il proclama al popolo italiano annunciando l'armistizio e questo lo mandò ancor di più su tutte le furie. Perciò decise di recarsi sul *Vittorio Veneto*, visto che le corazzate *Roma* e *Italia* avevano dato fondo in rada, e il *Vittorio Veneto* invece era ormeggiato a una boa telefonica. Alle 20:30 Bergamini ebbe una telefonata con de Courten esternando tutta la sua indignazione per non essere stato informato e deciso a rassegnare le sue dimissioni, informando il Ministro della Marina che la decisione pre-

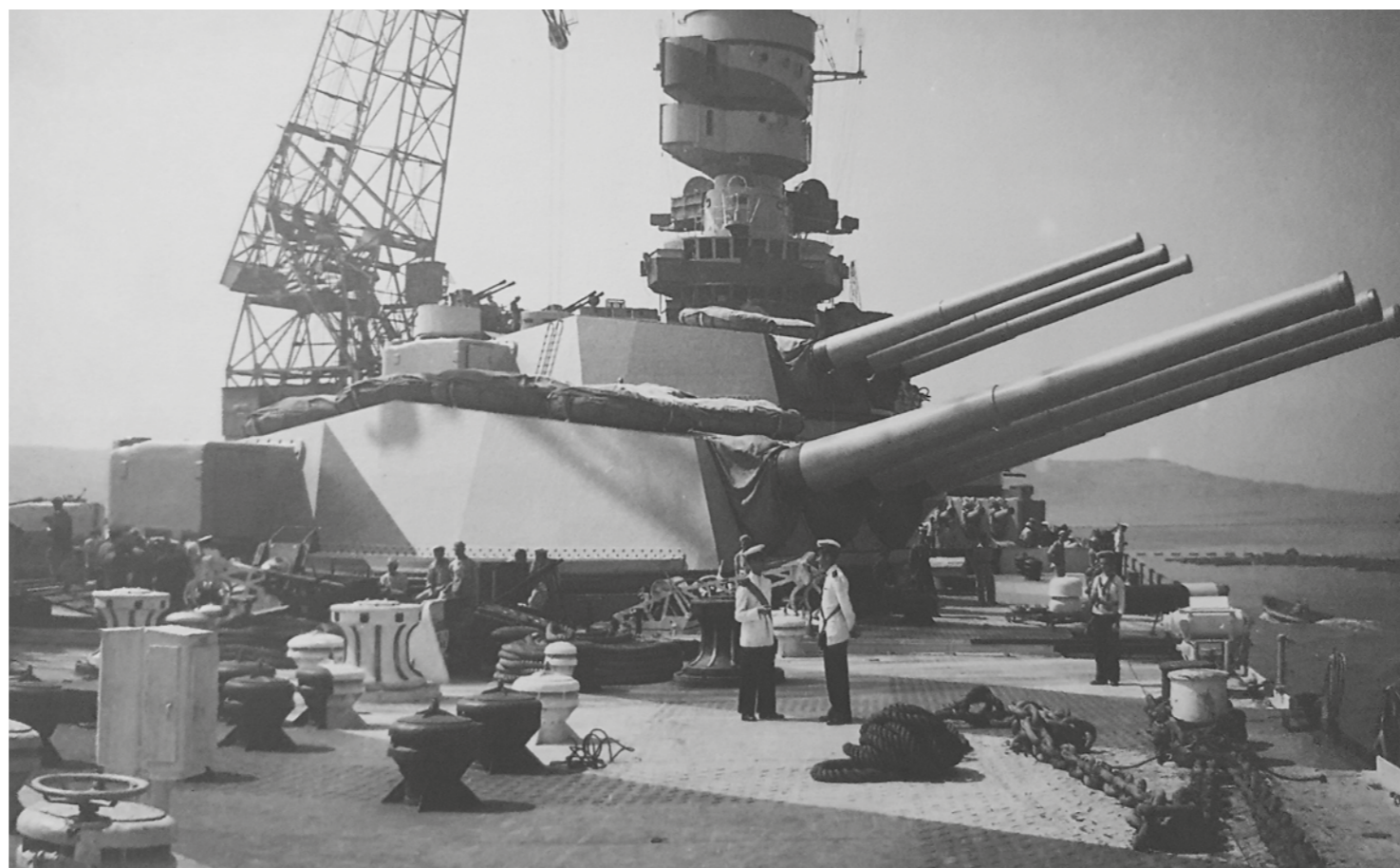
Le due torri prodiere da 381 della Corazzata Roma - Foto Ufficio Storico Marina Militare.

sa insieme ai suoi ammiragli era l'autoaffondamento della Flotta. Per de Courten, così come emerge dalle sue "memorie", la reazione di Bergamini "era più che giustificata da parte di chi non era a conoscenza dei fatti che lo toccavano invece direttamente". Il Ministro della Marina per telefono illustrò tutti i passaggi avuti dall'ultimo loro incontro a Roma fino a qualche ora prima del proclama da parte di Badoglio. De Courten sottolineò la volontà del Re "di eseguire fedelmente le clausole armistiziali" e che l'armistizio prevedeva "il trasferimento della Flotta in zone controllate dagli anglo-americani con misure di sicurezza e con il rispetto dell'onore militare". In più de Courten disse a Bergamini "di prepararsi a partire per La Maddalena dove avrebbe fatto trovare il testo esatto delle clausole armistiziali nonché le istruzioni per gli ulteriori movimenti". Bergamini, da uomo e ufficiale di Marina, sempre al servizio, con grande senso del dovere rispose che comprendeva quanto descritto da de Courten e "che avrebbe svolto la propria opera per convincere tutti sulla necessità di attenersi agli ordini del Sovrano". Certo, per Bergamini non fu facile passare dall'annullamento della missione d'attacco a Salerno all'autoaffondamento fino alla consegna delle navi nei porti indicati dagli anglo-americani. Fino al giorno prima dell'8 settembre la Regia Marina sopra e sotto il Mediterraneo si era data battaglia con la *Mediterranean Fleet* dell'ammiraglio Cunningham. Nonostante l'autoaffondamento, allora come oggi, fosse un atto doloroso per ogni comandante, ma che rientrava comunque nel codice d'onore delle Marine militari, Bergamini eseguì gli ordini; "sorpreso dall'armistizio in piena efficienza materiale e morale, trascinato con la autorità e con l'esempio tutte le sue navi ad affrontare ogni rischio pur di obbedire, per fedeltà al Re e per il bene della Patria, al più amaro degli ordini" (*Motivazione Medaglia d'Oro al Valore Militare*, 1° capoverso, 20 dicembre 1943).

«Molti anni dopo si seppe che perfino l'ammiraglio de Courten, Ministro della Marina, pur avendo convinto l'ammiraglio Bergamini, non era egli stesso esente da dubbi; prima di ordinare la partenza della Forza Navale da Battaglia aveva sentito il bisogno di recarsi a casa del Grande Ammiraglio Paolo Emilio Thaon di Revel, Duca del Mare e Presidente del Senato, per ottenere conforto del suo autorevole parere: "La Marina deve eseguire gli ordini di Sua Maestà" era stata la risposta, nient'affatto scontata, del carismatico vegliardo» (D. Carro, *Corazzata Roma. Eccellenza e abnegazione per la Patria*, Cooperativa Eureka, Roma, 2011, p. 78)".

Alle 22:00 dell'8 settembre Bergamini incontrò i suoi ammiragli e comandanti comunicando la necessità di rispettare le clausole armistiziali. Alle 23:00 telefonò a de Courten e assicurò che la Flotta sarebbe stata in grado di salpare in poche ore. Alle 23:45 Supermarina trasmise a Bergamini l'ordine di operazione di dirigersi verso La Maddalena. La macchina in modo efficiente e organizzato si mise in moto tanto da dedicare le ore notturne del 9 settembre all'approntamento delle navi e ai preparativi. Alcune navi come l'*Attilio Regolo* e l'*Artigliere* furono messe in condizioni di prendere in mare nonostante si trovassero ai lavori in Arsenale.

Il 9 settembre 1943 alle 03:15 la Flotta salpò dalla Spezia. Il comandante della corazzata *Roma*, Adone Del Cima, era insieme all'ammiraglio Bergamini in plancia. Alle 04:00



Bergamini comunicò a tutte le unità "di fare attenzione agli aerosiluranti all'alba". Alle 06:00 ci fu il congiungimento con l'VIII Divisione navale partita da Genova intorno alle 02:45. Alla formazione si unirono tre incrociatori provenienti da Genova per poi dirigersi insieme a ponente della Corsica. Le FNB a questo punto diventarono imponenti in quanto oltre al *Roma*, all'*Italia* e al *Vittorio Veneto*, completavano la squadra navale gli incrociatori *Eugenio di Savoia*, *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* e *Raimondo Montecuccoli* (VII Divisione); gli incrociatori *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*, *Giuseppe Garibaldi*, *Attilio Regolo* (VIII Divisione); i cacciatorpediniere della XII Squadriglia *Mitragliere*, *Fuciliere*, *Carabiniere* e *Velite* e da quelli della XIV Squadriglia *Legionario*, *Alfredo Oriani*, *Artigliere* e *Grecale*. Infine le torpediniere *Libra*, *Pegaso*, *Impetuoso*, *Orsa* e *Orione*.

C'era massima attenzione su tutte le unità e negli equipaggi che dalla fine del "posto di manovra generale" avevano assunto l'assetto di navigazione "in guerra". I turni di navigazione erano due e tutti i marinai erano pronti a reagire a qualsiasi attacco appena i comandanti avessero chiamato "il posto di combattimento". Alle 9:00, appena giunti a ponente della Corsica, la Flotta assunse la rotta 180°, velocità 120 nodi, dirigendosi verso sud e iniziando a zig-zagare tenendo conto della possibile minaccia di sommergibili. Da quell'ora iniziò un alternarsi di sorvoli da parte di ricognitori tedeschi e britannici. Intorno alle 10:00, non avendo informazioni circa una scorta aerea della Flotta, Bergamini ordinò di preparare "a catapultare i RE. 2000", ossia i caccia imbarcati sul *Roma*, sull'*Italia* e sul *Vittorio Veneto*. Velivoli catapultabili dalle unità, ma che una volta effettuata la missione erano costretti a rientrare a terra (l'Italia non possedeva portaerei, *nda*). Tra le 9 e le 11:00 la percezione di essere controllati dall'alto non fece pensare a niente di buono. Per questo Bergamini e Adone Del Cima non smisero di scrutare il cielo

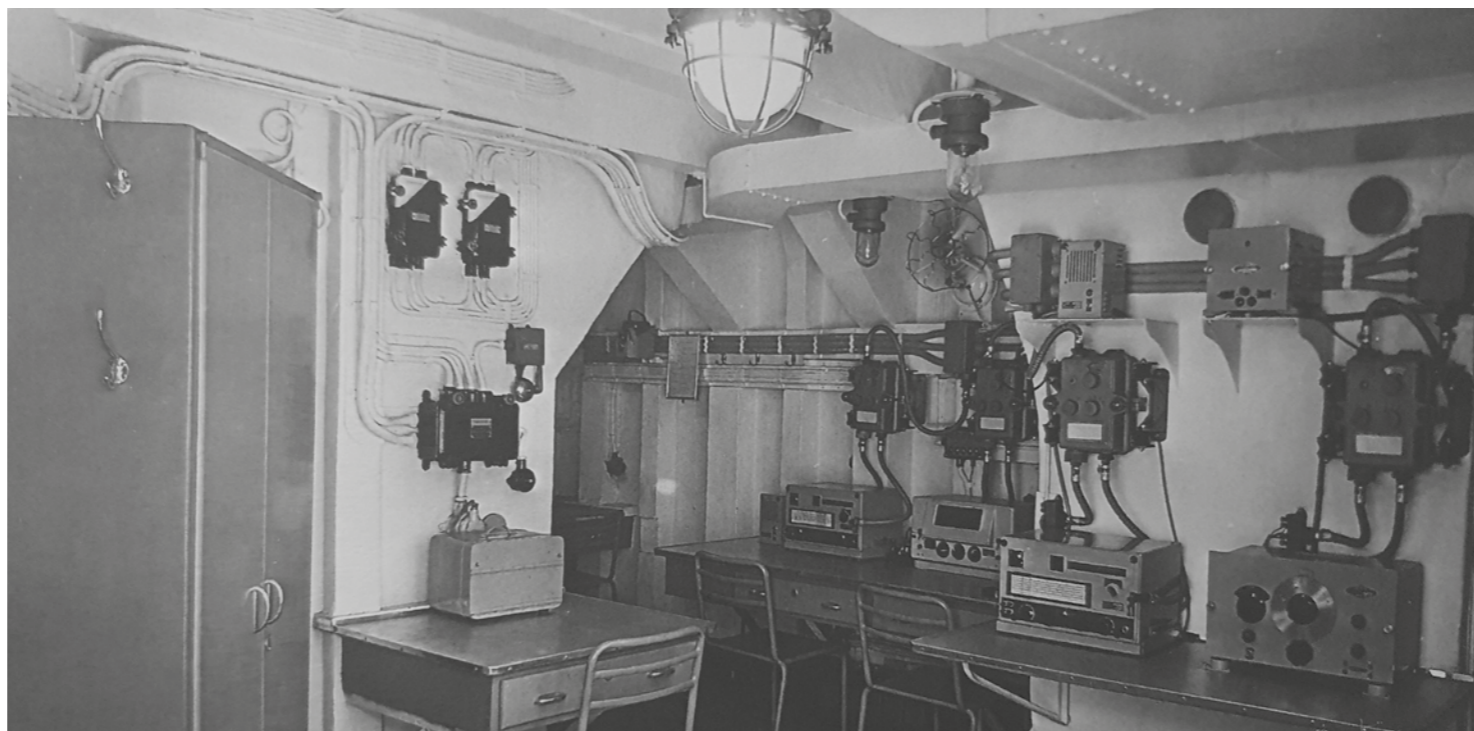
terso con i loro binocoli approfittando dell'eccellente visibilità e del mare calmo di quella giornata settembrina. Furono però due gli episodi che destarono preoccupazione: l'avvistamento di uno Junker Ju.88 tedesco intorno alle 10:30 e poi molto probabilmente un Martin B-26 Marauder del 14° Squadron della Royal Air Force che operava tra l'Algeria e la Sardegna. Intanto Supermarina aveva chiesto a Superaereo la copertura per la Flotta, ma molti gruppi caccia dalla Sardegna erano stati rischierati attorno alla capitale ed erano in fase di trasferimento. Solo quattro Macchi Mc.202 dell'82ª Squadriglia del 13° Gruppo Caccia Terrestre di stanza a Olbia-Venafiorita si alzarono in volo. Ma fu tutto inutile perché i comandi non indicarono ai piloti l'esatta posizione delle navi che procedevano a ovest della Corsica e non ad est dell'isola, dove invece cercarono invano i velivoli della Regia Aeronautica purtroppo senza risultato per quasi un'ora. Fu però il velivolo britannico che provocò intorno alle 11:00 la reazione di alcune unità italiane che aprirono il fuoco contro l'aereo. Bergamini intervenne immediatamente trasmettendo a tutti i comandanti delle navi il seguente messaggio: "Non, dico non, fate fuoco contro velivoli riconosciuti inglesi o americani". Alle 12:15 il convoglio giunse all'altezza di Punta dello Scorno. Le unità accostarono a sinistra per entrare nel Golfo dell'Asinara in sicurezza e per cercare di evitare le mine "posate" dagli stessi italiani in difesa di possibili attorno all'arcipelago della Maddalena. Alle 14:38, nelle vicinanze delle Bocche di Bonifacio, arrivò un messaggio da Supermarina per l'ammiraglio Bergamini: "La Mad-

Uno dei locali radio della corazzata Roma - Foto Ufficio Storico Marina Militare.

dalena occupata dai tedeschi, invertite la rotta dirigendo su Bona". Due minuti dopo, alle 14:40, l'ammiraglio Bergamini ordinò: "A tutte le unità dipendenti. Accostate a un tempo di 180° a sinistra". L'intera manovra venne descritta nel rapporto di navigazione dell'ammiraglio Luigi Biancheri più volte e in più circostanze citata dal comandante Pier Paolo Bergamini, autore di *Le Forze navali da battaglia e l'armistizio*, edito da *Rivista Marittima* nel 2002: "La manovra eseguita a velocità elevata (24 nodi, circa 48 km/ora) si compie in maniera brillante che testimonia il perfetto addestramento dei comandanti". Alle 14:45 il comandante in capo ordinò di assumere rotta 285° che era quella necessaria per tornare a Punta dello Scorno e di lì accostare a sinistra e dirigere su Capo Bon e inviò subito a Supermarina, e per conoscenza alle sue divisioni, il messaggio 06992 comunicando che aveva invertito la rotta e dirigeva su Bona. Alle 14:47 un ricognitore tedesco osservò la manovra e la nuova rotta delle FNB e inviò la notizia al suo comando. Alla proclamazione dell'armistizio, il comando supremo tedesco aveva dato l'ordine al comando della *Luftflotte* in Italia: «*Le navi da guerra italiane che fuggono o provino a passare dalla parte del nemico devono essere costrette a rientrare in porto o distrutte*».

Fu così che da Istres, in Francia, decollarono, in due gruppi, undici bombardieri Dornier Do. 217 K-2 del *Kampfgeschwader* 100 comandati dal maggiore Bernhard Jope. Si trattava della prima unità dell'aviazione tedesca a utilizzare le bombe plananti radioguidate Ruhrstahl SD 1400 ribattezzate dagli Alleati "Fritz X". L'arma venne alloggiata in uno dei piloni subalari del velivolo e pesava 1400 Kg. Una volta sganciata cadeva a grande velocità, ma dall'aereo vi era la possibilità da parte di uno dei membri dell'equipaggio del Dornier di correggerne continuamente la traiettoria. Il *Roma*, così come tutte le altre unità della Regia Marina, si trovava davanti a un'arma dalla quale risultava difficile difendersi. La bomba "intelligente" era stata sperimentata dal tenente pilota della *Luftwaffe* Heinrich Schmetz, considerato "un pioniere nella sperimentazione dell'impiego manuale di munizioni a guida di precisione durante la seconda guerra mondiale" (Gathering of Eagles Foundation, Usa). La bomba, che aveva la forma di un missile, poteva essere sganciata da un'altezza di 5-7000 metri e su un "sito" di 80° a differenza delle altre bombe convenzionali che venivano sganciate da circa 3-3500 metri e su un "sito" di 60° nell'angolo compreso tra il piano orizzontale della nave e la congiungente nave-aereo.

Alle 15:16, dopo che l'ammiraglio Bergamini aveva avvistato la formazione di aerei tedeschi, in tutte le unità venne chiamato "il posto da combattimento" e "pronti ad aprire il fuoco" facendo alzare il segnale a bandiera P3. Le unità ebbero anche l'ordine di andare a zig-zag. Quando i primi aerei superarono il "sito" di 60°, cioè la distanza angolare dall'orizzonte, a bordo del *Roma* tirarono tutti un sospiro di sollievo considerando l'ipotesi che i velivoli tedeschi si stavano allontanando e che i piloti della *Luftwaffe* non avessero intenzioni ostili. Ma non era così. Gli aerei tedeschi iniziarono a non volare in formazione e a eseguire delle virate particolari. Furono gli attimi che precedettero lo sgancio di "Fritz X". Dal velivolo si sganciò un puntino luminoso tra il giallo e il rosso seguito da una scia bianca, quasi a far pensare a un segnale di riconoscimento. Invece velocemente l'oggetto proseguì la sua corsa fino a impattare a pochi metri dalla poppa della corazzata *Italia*. Un'azione "nettamente ostile" che fece aprire il fuoco dei cannoni anti-aerei. Scrive nella sua ricostruzione l'ammiraglio Pier Paolo Bergamini: «Alle 15:42 l'aereo pilotato dal sergente Steinborn raggiunse la *Roma* sul lato dritto, il sergente Degan sganciò la prima bomba che colpì la nave al centro poppa di dritta, tra



i complessi antiaerei n° 9 e n° 11. La bomba attraversò la nave e scoppiò in mare poco al di sotto della chiglia. Si aprì una falla che provocò l'allagamento del locale caldaie e motrici di poppa, le eliche dell'estrema poppa si bloccarono, riducendo la velocità da 22 a 16 nodi".

Alle 15:52 la corazzata *Roma* fece una accostata a sinistra di 60°. In quel momento venne sganciata la seconda bomba che colpì la nave sul lato sinistro accanto al torrione corazzato, dove si trovava la plancia ammiraglio e la plancia comandante. L'ordigno penetrò tra il torrione corazzato, la torre n. 2 dei cannoni da 381/52 e l'impianto dei cannoni da 152/55 di prora a sinistra. L'impatto e lo scoppio furono micidiali, tanto da provocare la deflagrazione del deposito munizioni dei 152/55 e la deflagrazione del deposito della

torre n. 2, che venne letteralmente lanciata in aria. Contemporaneamente si aprì una falla e l'acqua allagò il locale motrici, che ebbero un blocco, così come i comandi del timone, facendo proseguire la nave nella sua accostata di 60° gradi a sinistra.

L'esplosione generò un'enorme colonna di fiamme e fumo alta 400 m. Il torrione corazzato provocò la morte di tutto il personale che vi si trovava. Il *Roma* si inclinò sul lato dritto. Le riserve antiaeree che si trovavano vicino al torrione andarono in fiamme e con esse le munizioni. I proiettili vennero lanciati a 360° ferendo e uccidendo molti marinai. L'equipaggio della corazzata *Roma*, da diverse testimonianze dei superstiti, gettò il cuore oltre l'ostacolo, come d'altronde aveva fatto l'ammiraglio Bergamini sin dalle prime e dell'8 settembre ai tragici momenti al largo della Sardegna. Moltissimi marinai, ufficiali e sottufficiali furono protagonisti di coraggiosi atti di

soccorso, aiuto e senso del dovere per salvare i feriti. Molti di loro persero la vita per il salvare un compagno. Gli ufficiali e i sottufficiali sopravvissuti cercarono in tutti i modi, nonostante le ferite e le ustioni riportate, di mantenere la lucidità necessaria, la calma e l'ordine.

Alle 16:00 il tenente di vascello Agostino Incisa della Rocchetta, avendo appurato di essere l'ufficiale del corpo dello stato maggiore più alto in grado, radunò a poppa quanto più possibile i membri dell'equipaggio, specialmente coloro che avevano maggiormente bisogno di aiuto e, una volta resosi conto che non c'era altra via d'uscita per la corazzata, ordinò «l'abbandono nave» alle 16:07. Quattro minuti dopo la nave si capovoltò, si spezzò in due tronconi e affondò.

Nel suo Rapporto l'ammiraglio Biancheri scrisse in riferimento all'abbandono nave: «Accosto in modo da passare vicino alla gran nave ferita e che il fumo nasconde in parte. Chiamo la squadriglia *Mitragliere* e ordino di portarsi a prestare soccorso. Sulla *Roma* deve essere stato dato l'ordine di abbandonare la nave perché vedo la gente dirigersi verso poppa senza correre, in perfetto ordine. *Abruzzi* e *Garibaldi* defilano ai due lati dell'ammiraglia morente, rendendole il saluto con estrema commozione».

Il momento in cui la corazzata *Roma* si inabissò rimase per sempre nel cuore e nella mente di chi sopravvisse, specialmente il ricordo dei compagni periti nell'attacco, dell'ammiraglio Carlo Bergamini e del comandante Adone del Cima che morirono a bordo della loro unità. I naufraghi furono recuperati dai cacciatorpediniere *Mitragliere*, *Fuciliere* e *Carabiniere*, dall'incrociatore *Attilio Regolo* e dalle torpediniere *Pegaso*, *Impetuoso* e *Orsa*. Risultarono morti o dispersi 1393 militari. Tra i Caduti anche nove soccorritori e sedici uomini che erano stati ricoverati a Porto Mahon, nell'isola spagnola di Minorca, dove la Marina Militare italiana ha fatto erigere il mausoleo-ossario in loro memoria.



14 giugno 1942, la prima cerimonia solenne dell'alzabandiera della corazzata Roma nel giorno della consegna dai Cantieri Riuniti dell'Adriatico alla Regia Marina - Foto USMM.

Infatti, dopo l'inabissamento del *Roma* e il recupero dei naufraghi concluso attorno alle 18:00, il comandante del *Mitragliere*, capitano di vascello Giuseppe Marini, in qualità di ufficiale più anziano, si ritrovò a capo del gruppo composto da sette navi e dopo aver scartato l'ipotesi di rientrare a Livorno in quanto il porto poteva già essere in mano ai tedeschi, e non potendo comunicare via radio con gli alti comandi, decise di dirigere verso una zona neutrale, dunque a Porto Mahon.

Il 10 settembre 1943 il gruppo navale del comandante Marini dopo aver distrutto i cifrari e altri documenti segreti entrò a Porto Mahon. I feriti sbarcarono, le unità rimasero internate e fecero ritorno in Italia dopo 16 lunghi mesi.

Una storia e un epilogo concentrato in due giorni che fa riflettere, con dettagli e particolari non facilmente descrivibili in un articolo, seppur ampio. Tuttavia l'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare è ricco di preziosi documenti e monografie che riguardano la corazzata *Roma* il cui relitto venne ritrovato nel 2012 proprio nel Golfo dell'Asinara adagiato a circa 1000 metri di profondità e a circa 16 miglia dalla costa sarda. Le prime ed esclusive immagini del relitto furono effettuate dall'ingegner Guido Gay, titolare della società Gaymarine, grazie all'ausilio di un sofisticato robot subacqueo, il Pluto Palla, e altri esclusivi strumenti imbarcati a bordo del catamarano *Daedalus*. Dunque 69 anni dopo l'affondamento il *Roma* è stato possibile assegnare la corretta posizione a quello che la Marina Militare ritiene uno dei più importanti Sacrali del mare.

Le vicende della corazzata *Roma* a ottant'anni dal suo affondamento mettono in evidenza alcuni aspetti importanti: innanzitutto non ci fu nessun abbandono da parte dei vertici della Marina, così come della maggior parte dei comandanti che si attenero alle disposizioni ricevute da De Courten e, ancora più in alto, dal Re. Le direttive emanate da Supermarina attraverso il messaggio a tutte le unità in Mediterraneo e non solo tramite l'ammiraglio Sansonetti furono quelle di seguire le indicazioni del *Promemoria Dick*. Lo stesso ministro De Courten, nelle sue memorie scrive circa l'ammiraglio Bergamini e il suo sacrificio: «Non è esagerato affermare che, se lo Stato italiano ha potuto, in quel critico periodo, sussistere nella sua entità politica, il più sostanziale contributo a tale realizzazione storica di importanza decisiva è stato dato dal disciplinato e saldo atteggiamento della Marina».

Come previsto da Supermarina, la stragrande maggioranza degli ammiragli e dei comandanti seguì l'esempio dell'ammiraglio Carlo Bergamini trasferendosi nei porti indicati dagli Alleati, mentre i comandi militari marittimi delle aree occupate dai tedeschi misero in atto le disposizioni anti-germaniche comunicate da De Courten nell'incontro del 7 settembre pomeriggio. Gli Alleati, considerando che la Marina italiana era meritevole della massima fiducia anche per essersi attenuta alle clausole armistiziali già dal 12 settembre 1943 e a conclusione della guerra di Liberazione, si avvalsero della collaborazione delle unità italiane.

* giornalista

Fonti bibliografiche:

R. de Courten, *Le memorie dell'ammiraglio de Courten (1943-1946)*, USMM, Roma, 1993

P.P. Bergamini, *Le forze navali da battaglia e l'armistizio*, Suppl. Rivista Marittima, n. 1 gen. 2002

P.P. Bergamini, *L'eroica fine della corazzata Roma*, Pagine di Difesa, 9 giugno 2006

P. Rapalino - G. Schivardi, *Tutti a bordo!*, Mursia, 2009



La LNI di Barletta a caccia di medaglie al Campionato italiano di

«Beach Sprint»

Nelle acque antistanti la spiaggia di Santa Teresa a Salerno, si sono svolti dal 25 al 27 agosto i Campionati Italiani di Beach Sprint. La competizione organizzata dalla Sezione della Lega Navale italiana di Salerno e dalla Federazione Italiana Canottaggio, con il patrocinio del Comune di Salerno ha visto la partecipazione di numerosi atleti e squadre provenienti da tutta Italia. La Lega Navale Italiana di Barletta non poteva mancare l'appuntamento e, con una

Maria Lanciano, selezionata per il mondiale, rappresenterà l'Italia.



Un'edizione caratterizzata dal riconosciuto successo organizzativo del comitato organizzatore locale del presidente Fabrizio Marotta e dei suoi collaboratori, impreziosito da una massiccia partecipazione di oltre 300 atleti in gara.

Una cifra importante che attesta una volta di più la crescita esponenziale dell'emergente disciplina remiera.



compagine composta da ben 24 atleti, è andata a caccia delle medaglie in palio.

La più grande soddisfazione è arrivata da Maria Lanciano, che dopo aver brillato in tutta la stagione nelle prove in singolo conquistando tra l'altro il diritto a vestire la maglia azzurra nei campionati europei in programma dal 1° al 3 settembre a La Seyne-Sur-Mer (Francia), nelle prime ore di domenica ha conquistato il titolo italiano in singolo under 19. A completare il successo, vincendo una dura selezione il giorno successivo, ha conquistato l'onore di rappresentare l'Italia ai Campionati Mondiali di Beach Sprint in programma a Barletta dal 29 settembre al 1° ottobre prossimi.

I successi dei ragazzi magistralmente guidati dal tecnico Cosimo Cascella non finiscono qui. Un brillante argento ha premiato la coppia under 19 Maria Laura Pinto e Adriana Vurro, che nel doppio 19 ha sfiorato l'impresa di bissare il titolo già conquistato nel 2022.

Grandi prestazioni per Federica Chisena, Antonia Lacavalla, Anna Lacavalla, Mirko Messinese,

Francesco Paolo Postiglione, Maria Postiglione, Nicola Rizzi e Mauro Strignano, che pur non conquistando medaglia sono stati sempre in lizza per il podio.

Anche il settore master ha portato titoli e medaglie



al sodalizio presieduto da Giuseppe Gammarrata. ORO e titolo italiano sono arrivati dal doppio under 43 di Elena Petrarulo e Michele Magliocca, da quello over 54 di Rita Cappabianca e Antonio Diterlizzi e dal singolo over 54 di Paolo Vurro. A completare il medagliere, gli argenti dei doppi 43-54 di Luigi Fruscio e Rita Cappabianca e di Roberto Rizzi e Michele Magliocca e il bronzo del quattro 43-54 di Palmira Monopoli, Elena Petrarulo, Anna Carpentiere, Giacomina Marzano e Roberto Rizzi (timoniere).

Un altro fine settimana da incorniciare che porta nella bacheca della Lega Navale Italiana di Barletta nuovi allori a conferma dell'impegno della società, dei suoi tecnici e degli atleti e della crescita del movimento remiero barlettano, che vedrà l'apice nei prossimi Campionati del Mondo di Beach Sprint e Coastal Rowing in programma sulla Litoranea Pietro Paolo Mennea dal 29 settembre all'8 ottobre 2023.



La squadra femminile campione d'Italia C.S.I.: timoniere Luciano Boscaino, Sabina De Florio, Mariavittoria Gatto, Mina Pulpo, Gabriela Russano, Domenica Crisafi, Samantha Labile, Anna Cirillo, Mariella Fiore, Marina Miceli, Pamela Bruno, Maria Giovanna Paciulli, Roseta Cavallo, Daniela Meli, Anna Mascia.

La LNI di Taranto primeggia al Trofeo dell'Adriatico e dello Jonio - 5° Meeting Nazionale C.S.I.



Nella categoria femminile e maschile, gli equipaggi della Sezione di Taranto della LNI si sono laureati Campioni Nazionali di canottaggio a sedile fisso Lancia a 10 remi imponendosi in una vera e propria impresa.

*di Antonio Cosentino *
foto di Michele Crisci*

Nonostante le temperature proibitive si è svolta la 17^a edizione dello storico Trofeo dell'Adriatico e del Mar Jonio 2023 - 5° Meeting Nazionale Centro Sportivo Italiano. La storia e la bellezza di questa manifestazione che abbina sport, cultura, turismo, rispetto per la natura e per il mare, si intreccia con i valori di ogni atleta e rappresenta la massima espressione ed esempio della vita sportiva. Un appuntamento che ha permesso di rivivere tutta la cultura e le tradizioni marinare del nostro paese. Le città di Molfetta, Brindisi e Giovinazzo sono stati i centri cardine dello sport durante l'edizione di quest'anno, con tre tappe disputate. Le società remiere di Molfetta, Giovinazzo - ospiti, come accade da oltre un decennio, i croati del Klub Neptun Dubrovnik, ma fuori classifica -, Brindisi e le quattro società di Taranto si sono confrontate in un circuito di voga itinerante a 10 remi con timoniere nella categoria maschile e femminile con batterie a tempo di qualificazione e di finale a cui hanno partecipato gli atleti di entrambi i sessi della Sezione della Lega Navale di Taranto. E' stato un vogare a 10 remi, mani di donne e uomini appassionati del mare che hanno messo alla prova la loro resistenza alle correnti avverse in acqua.

Un'occasione unica per rivivere la cultura e le antiche tradizioni marinare del nostro Paese.

Il vincitore è stato l'equipaggio che ha realizzato il miglior tempo, sommando entrambe le *manche* a cronometro nei tre giri di boa.

Nella categoria femminile e maschile, si sono laureati Campioni Nazionali di canottaggio a sedile fisso per lancia a 10 remi gli equipaggi della Sezione di Taranto della Lega Navale Italiana, imponendosi in una vera e propria impresa. Le donne hanno dominato la classifica sin dalla prima tappa a Molfetta, affermando la loro autorità, confermandola poi a Brindisi, per poi esplodere nell'ultima tappa a Giovinazzo.

L'equipaggio maschile ha subito imposto la loro

La squadra maschile campione d'Italia C.S.I.: timoniere Luciano Boscaino, Simone Quazzico, Gianluca Digiaco, Alessandro D'Elia, Enrico Gatto, Andrea Petti, Luca Martucci, Salvatore Scatigna, Francesco Di Santo, Christian De Giorgio, Sergio Ruberti, Luigi D'Elia, Fabio De Giorgio, Aleandro Scialpi, Francesco Di Michele, Giovanni Patronelli.

potenza a Molfetta, scendendo poi di un gradino dal podio a Brindisi, infine le emozioni non sono mancate a Giovinazzo con la clamorosa esultanza e gioia generale nel finale. Il prof. Luciano Boscaino, preparatore atletico e timoniere di entrambe le squadre, esulta raggiante dopo i successi di uno straordinario percorso.

Le donne e gli uomini della Sezione di Taranto della LNI hanno primeggiato su tutti, imponendo dei nuovi record: le donne con 5' 45" per la manche più veloce a Brindisi, mentre, gli uomini a Giovinazzo con 1' 58" hanno registrato il giro di boa più

Nella categoria femminile sono previsti due giri di boa, per quella maschile sono tre (1 giro = 2 virate)

Risultati:

1ª tappa = Oro donne LNI-TA + Oro Uomini LNI-TA

2ª tappa = Oro donne LNI-TA + Argento Uomini LNI-TA

3ª tappa = Oro donne LNI-TA + Oro Uomini LNI-TA nella terza tappa si è gareggiato anche per la "Regata dei Gonfaloni" giunta alla 20ª edizione.

Oro Donne LNI-TA + Oro Uomini LNI-TA

Categoria femminile

Oro per la LNI-TA 1ª Tappa Molfetta

1ª manche tempo : 6.57.65

2ª manche tempo 6.46.32

Tempo totale 13.43.97

Oro per la LNI-TA 2ª Tappa Brindisi

1ª manche tempo 5.45.00 (record miglior tempo registrato nell'intero trofeo, categoria donne)

2ª manche tempo 6.06.37

Tempo totale 11.51.37

Oro per la LNI-TA 3ª Tappa Giovinazzo

1ª manche tempo 8.16.75

2ª manche tempo 7.44.50

Tempo totale 16.01.25

Nella classifica finale categoria femminile vince la Lega Navale di Taranto con 75 punti.

Categoria maschile

Oro per la LNI-TA 1ª Tappa Molfetta

1ª manche tempo 9.05.09

2ª manche tempo 9.03.35

Tempo totale 18.08.44

Argento per la LNI-TA 2ª Tappa Brindisi

1ª manche tempo 8.04.44

2ª manche tempo 7.52.37

Tempo totale 15.56.81 (vincono i Vogatori Remuri Brindisi con il tempo totale di 15.50.40)

Oro per la LNI-TA 3ª Tappa Giovinazzo

1ª manche tempo 9.27.29

2ª manche tempo 9.21.16.

Tempo totale 18.48.45 (con 1' 58" viene registrato il record di miglior giro di boa di tutto il trofeo).

Nella classifica finale categoria maschile vince la Lega Navale di Taranto con 72 punti.

veloce.

E' stata una bellissima competizione sportiva con le società tutte alla pari con la voglia di vincere e primeggiare. Nel corso della competizione è stato premiato Luigi D'Elia, "l'atleta più anziano", che ha gareggiato al Trofeo.



A tu per tu con... Luciano Boscaino, campione europeo ed italiano, preparatore atletico e timoniere della squadra femminile e maschile; Gianluca Di Giacomo campione italiano ed europeo, atleta veterano della squadra maschile; Mariella Fiore, campionessa italiana, eccellenza sportiva pugliese e capitano della squadra femminile.

Luciano, partendo dalla prima tappa a giugno, quando è salito in barca, qual era la percentuale di successo che si proiettava?

Una gara dura pochi minuti, ma con la preparazione di un anno. Quando sali in barca prima di una gara, per un attimo valuti se hai trascurato qualche elemento che si evidenzia nelle caratteristiche delle condizioni meteo e del campo di gara, che possono mettere in difficoltà la performance della squadra. La motivazione individuale allontana il timore di una scarsa prestazione, la voglia di vincere allontana questi timori e ti dà la certezza di esprimerti al massimo delle tue possibilità. L'obiettivo primario è sempre quello di fare il tempo migliore, ma la certezza della vittoria la si costruisce gara dopo gara. In un campionato a tappe gli entusiasmi si consolidano dopo ogni vittoria, ma la certezza di questa arriva all'ultimo secondo dell'ultima tappa.



Gianluca, quali sono stati i momenti più difficili nelle gare?

Quest'anno le squadre che hanno partecipato erano ben allenate ed agguerrite. La LNI-TA ha dimostrato la superiorità vincendo la prima tappa, tenendo la concentrazione e non arrendendosi all'argento, aggiudicandosi la tappa successiva ha portato la società alla vittoria finale. La difficoltà maggiore si è riscontrata nella finale italiana che si è svolta a Giovinazzo. Al termine delle due tappe precedenti, la nostra squadra e quella brindisina comparivano a pari punti in classifica, e i tempi di gara quasi si eguagliavano, primeggiare è stato davvero difficile. Ma nell'ultima manche della giornata, abbiamo messo il cuore e tutti gli sforzi necessari per portare la società LNI-TA alla vittoria e fissando anche il record di 1'58" per il giro di boa. Eccezionale!



Mariella, quanto è stato bello vincere il tricolore anche a Giovinazzo ?

È stato semplicemente stupendo! Avevamo voglia di dimostrare nuovamente le nostre qualità e la nostra potenza in un luogo così bello e suggestivo, con una storia remiera importante come quella di Giovinazzo. Abbiamo raccolto i frutti di tanti mesi di allenamenti, di tanto sudore, alla fine siamo state ripagate con una prestazione eccellente e con la doppia vittoria sia nella tappa che del titolo italiano. Squadra femminile e maschile Campioni d'Italia. Gioia infinita!

Grazie alle ragazze e al nostro prof. Luciano Boscaino che ci allena, timona e sostiene, senza dimenticare le nostre famiglie che ci supportano e sopportano in questa nostra avventura.



Ringrazio per la disponibilità e per il contributo tecnico fornito Samantha Labile.





Marco Rossato, dell'Associazione i Timonieri Sbandati, parte il 2 giugno dal Salone Nautico di Venezia per il Giro d'Italia a Vela a bordo di Tornavento; l'arrivo a Genova durante il Salone il Nautico Internazionale. L'iniziativa è patrocinata e supportata operativamente dalla Lega Navale Italiana grazie alle Sezioni e alle Delegazioni interessate, lungo le 26 tappe del Giro.

GIRO D'ITALIA A VELA

*di Pasquale Prinziulli **

Lo nostro Paese è pronto a fare un "salto culturale" e a cambiare il punto di vista su come affrontare la disabilità? Certo i fatti di cronaca ci scoraggiano non poco. Leggiamo e vediamo ogni giorno di persone con disabilità, che per colpa anche dei nostri comportamenti trovano difficoltà a vivere la vita di ogni giorno.

Ci sono persone che di fronte alle avversità della vita si abbattono, smettono di lottare come se il colpo che gli è stato inferto sia stato così forte, così inaspettato da offuscare la mente e renderla poco lucida e far perdere di vista la forza o i bricioli di energia rimasti per affrontare la vita ed andare

avanti.

C'è invece chi accetta "la sfida" e rilancia! C'è Marco Rossato, il primo velista paraplegico ad aver circumnavigato in solitaria a vela l'Italia nel 2018. Andare per mare a vela non è solo uno sport, una passione, un'attitudine o un'esperienza da fare una volta nella vita, andare a vela è amore, è vita è tutto.

Scrivendo queste parole sono un po' di parte ma ho amato sin da subito la barca a vela perché è lo strumento che mi permette di trascorrere giornate intere insieme agli elementi naturali che letteralmente ti investono: il mare con i suoi colori, le sue

inquietudini e il vento con i suoi stati d'umore le sue turbolenze. E quando questi elementi si mescolano tra di loro si fanno sentire e come, secchiate d'acqua ti arrivano in faccia e si trasformano in sale che brucia sulla pelle al sole o ti congelano, sferzate dal freddo. La vela è un miscuglio di emozioni, di stati d'animo di giornate dure e lievi, impegnative e divertenti. Giornate di lavoro intense sulla barca per renderla solida, sicura, performante, per renderla unica.

Sono sicuro che queste parole accomunano molti velisti e marinai, anche quelli che navigano poco. Di certo non è il caso di Marco che con il suo *Torna-*

vento nel 2018 ha circumnavigato l'Italia e nel 2023 ripete l'impresa.

La storia di Tornavento è una di quelle storie che ti rimangono dentro per quanto è vera, generosa e positiva. La barca nasce nel 1997 con uno scopo ben preciso, dettato dal suo armatore Luigi Zambon: tutti devono avere la possibilità di salire in barca e poterla governare, anche se si è su una sedia a rotelle.

E Zambon riesce nel suo intento e insieme alla moglie Gabriella Assenza fondano la Scuola Vela e di Navigazione Sabaudia e offrono a tutti, nessuno



escluso, la possibilità di vivere il mare con le esperienze ad esso legate per oltre 20 anni.

Marco Rossato si avvicina a questo mondo legandosi a Luigi, che poco prima della sua scomparsa donò *Tornavento* proprio a lui, con la speranza che tornasse in acqua e che quello che aveva creato continuasse nel tempo e desse le opportunità di andare per mare a tutte le persone con disabilità motoria.

Marco, presidente dell'associazione "I Timonieri Sbandati", con determinazione ed una volontà fuori dal comune riesce a rimettere in acqua, dopo un restauro durato più di 3 anni, la barca, regalando una nuova vita, pronta ad esplorare il nostro Paese, ma soprattutto per formare nuovi navigatori con disabilità.

Tornavento è uno sloop (NdA - Lo sloop è un'imbarca-

zione a vela con un solo albero dotata di un unico strallo di prua al quale viene inferito il fiocco che, insieme alla randa, costituisce la velatura) lunga 9 metri e larga 3,40 metri, ha un pescaggio di soli 80 cm che permette di navigare in acque basse.

Per evitare lo scarroccio ha due derive laterali che insieme alla zavorra inserita nella "pancia" dello scafo evita la scuffia, ossia il rovesciamento dello scafo.

Alla barca si accede per mezzo di una passerella, larga 80 cm, capace di far transitare la sedia a rotelle e progettata per adattarsi al livello del pontile galleggiante. Realizzata in fibra di carbonio, rivestita da materiale antidrucciolo, può sopportare un carico di oltre 350 kg.

Sottocoperta si accede grazie ad una pedana saliscendi che funziona elettricamente e all'evenienza



anche manualmente. *Tornavento* è totalmente green, pannelli fotovoltaici e un motore entro-bordo elettrico la rendono autonoma. Quando naviga a vela, ad una velocità superiore a 4 nodi, l'elica da elemento propulsore diventa idro generatore, capace di ricaricare le batterie di bordo. La coperta rivestita in sughero dona alla barca un altro elemento di sostenibilità.

A bordo di *Tornavento* Marco è partito il 2 giugno dal Salone Nautico di Venezia insieme al suo amico Igor Macera, anch'egli portatore di disabilità motorie.

Il Giro prevede 26 tappe in porti turistici italiani, ultima tappa Genova durante il Salone Nautico Internazionale; obiettivo: formare giovani navigatori speciali, sensibilizzare la platea degli operatori della nautica sull'accessibilità alle strutture del diporto nautico e sulla tutela dell'ambiente.

"Lo scopo principale di questa impresa, oltre a mantenere alta l'attenzione sul tema disabilità ed inclusione, sarà di mettere in luce e dare il massimo risalto ai porti accessibili di tutta Italia. Tutti noi apprezziamo le situazioni confortevoli indipendentemente dalla nostra condizione personale e soprattutto in certe situazioni tutti ci auguriamo di non trovare ostacoli sul nostro cammino [...] questo accade a chi come me si trovi su una carrozzella ma anche a chi debba spingere i bimbi in passeggino o trasportare carichi pesanti o voluminosi. Il comfort per tutti, che include ovviamente la sicurezza delle strutture, è il mantra che mi guiderà in questa circumnavigazione della penisola"; queste le parole di Marco Rossato.

All'iniziativa è legata una raccolta fondi, il ricavato sarà utilizzato per un 50% all'acquisto di acces-



sori per il superamento delle barriere architettoniche nei porti e di sollevatori e gruette per persone con disabilità motorie che permettano l'imbarco e lo sbarco in totale sicurezza, sia dalle barche da diporto che dalle piccole derive utilizzate per le attività riabilitative e agonistiche. L'altro 50% sarà donato all'associazione Marevivo per campagne di sensibilizzazione per il rispetto dell'ambiente marino e per l'acquisto di accessori per la pulizia delle spiagge. E' possibile contribuire alla raccolta pubblica di fondi senza fini di lucro all'indirizzo: <https://www.sailforall.it/sostienici/donazioni/>. "Sostenere le iniziative a bordo di *Tornavento* significa sostenere la salvaguardia dell'ambiente marino e promuovere l'accessibilità per le persone con disabilità motorie. Il motto di *Tornavento* è: Navighiamo, esploriamo e appena possibile insegniamo ad altri come fare. Non c'è soddisfazione più bella!" aggiunge Marco Rossato. Se all'inizio parlavamo del salto culturale del nostro Paese, necessario nei confronti della sostenibilità ambientale, del comfort per tutti, quale migliore esempio è quello di Marco Rossato e Igor Macera che circumnavigando l'Italia hanno sensibilizzato gli animi, aperto il cuore e avvicinato persone al mare e alla vela. Adesso si guarda lontano, si guarda l'oceano. Questo Giro servirà anche come messa a punto di diverse pratiche e attività di bordo, per raggiungere un altro obiettivo: la prima traversata in solitaria dell'Oceano Atlantico da parte di un navigatore paraplegico nel 2025.

Mare calmo e vento in poppa, Marco.

* giornalista.





«Un mare di amici»

di Fabio Dal Cin *

“Un mare di amici...” è il nome dell’iniziativa dell’estate 2023 promossa dalla Lega Navale Italiana Sezione di Matera – Magna Grecia nata per sensibilizzare i più giovani sull’importanza di conoscere e, di conseguenza, tutelare l’ecosistema marino e la sua biodiversità.

Con questa premessa, il 6 agosto 2023 alle ore 07:30, giovanissimi “marinai” della Lega Navale si sono dati appuntamento presso il porto turistico della Marina di Policoro (MT) pronti a salpare a bordo del catamarano EDEL CAT 33 – Tengo II condotto da Enrico Massocchi, skipper, istruttore di vela di altura della Lega Navale ed esperto whale watching il quale, dopo il briefing sicurezza pre-navigazione, ha illustrato al giovane equipaggio gli obiettivi dell’uscita in mare e le modalità per riconoscere cetacei, tartarughe marine e avifauna tipica di questa perla del Golfo di Taranto. Il catamarano, dopo aver disormeggiato e lasciate alle spalle le ostruzioni, ha veleggiato verso sud sfruttando il vento di maestrale di circa 12 nodi e raggiungendo aree statisticamente interessate dalla presenza dei nostri “amici” marini. La vita di bordo è una “palestra” di vita ed i ragazzi hanno potuto apprezzare l’emozione di navigare a vela interpretando il vento, d’imparare a leggere la strumentazione di bordo, di riconoscere i punti

A bordo si studia come riconoscere i cetacei.

cospicui lungo la costa e tutto ciò che è necessario per la navigazione costiera. Non solo: ogni momento è stato favorevole per approfondire lo studio della cetofauna presente nel Mar Mediterraneo, le modalità per riconoscerli unitamente alle diverse forme d’inquinamento che ne stanno mettendo a rischio la sopravvivenza. Le condizioni meteo marine con vento in aumento hanno reso difficile avvistare i nostri “amici”, mentre la presenza di gabbiani reali e berte è stata una valida alternativa di studio. L’emozionante ed inaspettato defilamento contro bordo di una tartaruga adulta del tipo Caretta caretta è stato l’atto conclusivo di questa prima parte della mattinata.

Il Tengo II ha successivamente assunto rotta nord per raggiungere (ed ancorare) le acque antistanti l’oasi del WWF di Policoro – Herakleia, sede del CRAS – Centro Recupero Animali Selvatici, oggetto dell’ultima tappa del nostro

Racconto di un’iniziativa promossa dalla Lega Navale Italiana Sezione di Matera – Magna Grecia.



viaggio. Ad accoglierci è stato il dottor Antonio Colucci, responsabile dell’Oasi dal 1999 ed attivista dell’Associazione dal 1995, anno in cui fu istituita l’Oasi Naturalistica WWF Policoro-Herakleia del Bosco Pantano, il quale, dopo l’indirizzo di benvenuto, ci ha invitati ad iniziare il tour conoscitivo del centro affidandoci alla professionalità ed esperienza della dottoressa Andrea Novindi, biologa marina, alla quale abbiamo subito rivolto alcune domande:

Dottoressa, ci spieghi di cosa si occupa e, più in generale, ci illustri le attività del vostro centro.

Il CEA dell’Oasi WWF Policoro dal 1999 svolge attività di educazione ambientale e turismo responsabile rivolta a scuole di ogni ordine e grado, turisti e visitatori della riserva regionale Bosco Pantano di Policoro. All’interno di questo prezioso scrigno di biodiversità insiste l’Oasi WWF di Policoro estesa per 21 ha. Oltre al turismo e all’educazione il centro negli anni è diventato un riferimento territoriale ed extra regionale per il recupero, la cura e riabilitazione di individui di fauna selvatica e tartarughe marine trovati in difficoltà. Il personale, oltre a educatori e naturalisti, è composto da veterinari e biologi dedicati al CRAS (Centro Recupero Animali Selvatici) e CRTM (Centro Recupero Tartarughe Marine). Personalmente sono dedicata alle visite guidate e all’e-



Enrico Massocchi spiega ai ragazzi le caratteristiche della strumentazione di bordo.

ducazione ambientale, oltre a questo apporto il mio contributo al CRAS e CRTM in qualità di biologa marina e appassionata di biodiversità animale.

Come si svolge una “normale” giornata lavorativa?

Sebbene ci siano orari lavorativi legati alle attività previste nei programmi dei campi scuola, campi estivi e campi di volontariato, tanto tempo extra lo dedichiamo come volontari attivisti nella tutela e conservazione della natura. Numerosi sono i progetti di rilevanza sia nazionale che internazionale in cui il WWF di Policoro è un riferimento. Le specie target di azioni dirette sono molteplici: tartarughe marine e testuggini palustri, grandi e importanti mammiferi come lupo e lontra e ovviamente la ricca avifauna presente nel SIC/ZPS “foce fiume Sinni”. Il nostro motto scherzoso è “anche oggi si dorme domani” perché sappiamo che, quando siamo di turno, le emergenze possono essere numerose e non esistono orari fissi.

Parliamo di numeri: quante persone (ricercatori, volontari ecc.) sono presenti al centro?

Il centro, grazie allo spirito di collaborazione che lo

anima, conta molteplici collaborazioni con atenei italiani ed esteri, portando avanti studi e ricerche. Pertanto, il centro si è strutturato con personale qualificato: attualmente sono dieci le persone, tra ricercatori e operatori, che lavorano nel centro. Al momento sono presenti anche volontari e uno studente magistrale dell’Università e-campus. Anche i progettisti non mancano e ci permettono di contribuire alla dispendiosa gestione ordinaria e straordinaria del centro.

In base alla sua esperienza e ai dati statistici, in termini di conoscenza e tutela ambientale, siamo sulla “rotta giusta”?

La sensibilità ai temi ambientali è decisamente aumentata. Lo dicono i numeri in crescita delle scuole che scelgono campi scuola naturalistici del WWF, così come lo dimostrano i recuperi di fauna in difficoltà incrementati del 50% rispetto agli anni passati e il ritrovamento sempre più frequente di tracce di deposizione di Caretta caretta. Tuttavia, mancano azioni concrete a livello regionale e nazionale di supporto alle azioni dirette dei volontari WWF. La rotta è quella giusta ma non dobbiamo farci inganare dalla disinformazione e da dinamiche sociopoliti-

che si discostano dagli obiettivi di conservazione previsti dai vari progetti a cui prendiamo parte.

Parliamo della figura del volontario: come si diventa, che mansioni svolge e soprattutto perché scegliere di farlo.

Il volontariato è il motore che muove le azioni di conservazione e il cuore pulsante delle realtà associazionistiche no profit. Senza i volontari sarebbe praticamente impossibile raggiungere i risultati sperati. Il volontario WWF spesso sa di amare la natura ma non si aspetta di vivere un’esperienza così densa di emozioni. Noi chiediamo disponibilità, flessibilità agli orari e voglia di mettersi in gioco e di fare squadra. Il resto dipende dalle capacità e competenze di ogni individuo, dalle sue passioni e dagli obiettivi che si vogliono raggiungere. I feedback dei nostri volontari parlano di scelta oltre le aspettative. I volontari affiancano gli operatori e i ricercatori del centro nelle attività quotidiane di gestione e manutenzione Cras e Crtm, ricerca, Citizen Science e Turismo sostenibile.

Durante la visita guidata, i ragazzi della Lega Navale hanno conosciuto la storia, una delle

tante che si possono raccontare, di Fiamma, Bebbia e Simona, 3 tartarughe marine vittime dirette o indirette dell’attività antropica ed ora nel centro di recupero per le cure del caso. Il rientro a bordo del catamarano ed il successivo trasferimento verso il porto turistico di Policoro sono stati gli atti conclusivi di una giornata entusiasmante, dedicata alla “consapevolezza” dell’importanza del nostro ruolo per preservare il pianeta che ci ospita, ma soprattutto, per tutelare il nostro mare.

“L’attività odierna” – ha dichiarato il vicepresidente della Sezione della Lega Navale e responsabile del gruppo tutela ambiente Marco Pagano – “rientra tra le numerose iniziative che la sezione svolge in qualità di centro di educazione ambientale riconosciuto dalla Regione Basilicata come nodo della rete nazionale per la sostenibilità ambientale e lo sviluppo sostenibile. Oggi, in poche ore, abbiamo regalato ai partecipanti, un’esperienza che resterà sicuramente nei loro ricordi e segnerà positivamente la loro vita, e forse anche quella dei loro genitori. I ragazzi hanno provato la sensazione di imbrigliare il vento con le vele, vivere il mare nel mare, con il fortunato avvistamento prolungato di una tartaruga e chiosato l’avvenimento con la visita al CRAS del WWF di Policoro, altro nodo della citata Rete, a dimostrazione del valore aggiunto dato dalla sinergia e collaborazione tra più centri di educazione ambientale”.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.

... la parola alle nostre Sezioni



Concluso con grande successo il progetto scolastico il "mare in aula".

Con un boom di partecipazione delle scuole del territorio, si è appena concluso il progetto "Il mare in aula", che ha avuto il patrocinio del Comune di Formia. Giunto alla sua quarta edizione, il progetto quest'anno ha visto la partecipazione entusiasta di quasi la totalità degli Istituti Comprensivi presenti a Formia, nonché il Liceo Scientifico di Scauri-Minturno. Il progetto, strutturato in una giornata di teoria durante la quale i soci volontari della Sezione hanno portato il mare nelle aule e una giornata di pratica a mare sulla barca a vela, ha visto partecipare gli studenti dell'Istituto Comprensivo Dante Alighieri, dell'Istituto Comprensivo Vitruvio Pollione, dell'Istituto Comprensivo Pasquale Mattei e del Liceo Scientifico Leon Battista Alberti di Minturno. Inoltre è stato concluso ed attuato per il secondo anno consecutivo il protocollo di collaborazione con le classi della secondaria sezione sportiva dell'Istituto P. Mattei, con il quale la vela è entrata a far parte delle materie scolastiche cur-

riculari ed è stata avviata la stessa collaborazione con le sezioni sportive del liceo Scientifico di Minturno e con l'Istituto Comprensivo Pollione. Il cattivo tempo non è riuscito a fermare lo svolgimento delle giornate di prova a mare, pur avendo imperversato sino quasi alla fine del progetto, e tutti i partecipanti dai piccolissimi della primaria ai più grandi del liceo passando per gli studenti della secondaria hanno provato l'ebbrezza di condurre un'imbarcazione a vela. Lo sforzo della Sezione è stato davvero titanico: oltre 1500 ragazzi hanno avuto la possibilità gratuitamente di avvicinarsi al mare e di assaporare questo sport bellissimo, che nel nostro territorio dovrebbe essere conosciuto e praticato da tutti. Nel solco dello Statuto della LNI e nell'ottica di diffusione della cultura marinara, dell'amore per il mare e degli sport marinari, soprattutto tra i

giovani, le attività della Sezione proseguono per tutta l'estate con la scuola vela e con le squadre agonistiche del "Gruppo Sportivo Vela LNI Formia", quattro delle quali si sono qualificate per i mondiali giovanili di vela in Spagna. A riuscire, unici del nostro territorio, dopo un lungo e complicato percorso di qualificazione dove si sono misurati con i migliori in Italia, Roberta Meschino, Federico Sparagna, Niccolò Sparagna, Davide Valerio. Un ringraziamento speciale e sentito al Circolo Nautico Caposele, che ha ospitato sia il progetto "Il mare in aula" fino a quando le condizioni del tempo sono state davvero difficili, rendendolo possibile, sia le squadre agonistiche per tutta la stagione invernale. Molto soddisfatto il Presidente della Sezione, Emilio Civita, che assieme al Consiglio Direttivo e ai soci lavora senza sosta per raggiungere sempre nuovi e più alti obiettivi.



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





LEGA NAVALE ITALIANA

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



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



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



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



www.leganavale.it



Sito Twitter



www.leganavalenews.it

YouTube



Facebook



Facebook



Twitter



Instagram



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