

LEGA NAVALE

PERIODICO DELLA LEGA NAVALE ITALIANA DAL 1897

novembre - dicembre 2023



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

**L'AGS 2023, Crotone
capitale della LNI**

**Sicurezza
delle unità da diporto**

**Per un futuro
senza violenze**

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

CENTRALINO PRESIDENZA NAZIONALE
tel. 06.80915901-02-03

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.

Le proposte di collaborazione, concordate con il direttore, dovranno essere inviate a: direttore.rivista@leganavale.it corredate da immagini (salvate nel 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. La direzione si riserva di dare agli elaborati il taglio editoriale ritenuto più opportuno. 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 22.12.2023



sommario

Anno CXXVI novembre-dicembre 2023

22

L'AGS 2023
di Michele Valente



39

Per un futuro senza violenze
di Antonio Cosentino



2

L'editoriale
di Antonio Cosentino

4

Il punto nave del Presidente
di Donato Marzano

6

Festival della Cultura Paralimpica
di Fabio Dal Cin

10

Wheels on Waves 2023-2025
di Pasquale Prinziavalli

14

Nautica sostenibile, propulsione elettrica, ibrida e a idrogeno
di Alessandro Lentini

18

Promozione sociale e educazione ambientale
di Roberto Camerini

27

Sicurezza delle unità da diporto - terza parte
di Aniello Raiola

44

Inclusione e identità sociale tra gli obiettivi di #NonSoloSport
di Anita Fiaschetti

46

Consigli per naviganti: intervista a Gianfranco Meggiorin
di Maria Cristina Sabatini

50

I fiumi sono la chiave per la pulizia del mare
di Emanuele Scigliuzzo

54

Sicurezza in mare? Ne parliamo con la Scuola Italiana Cani di Salvataggio
di Fabio Dal Cin

58

Un antico mestiere mantiene in vita gli scafi in legno: il calafataggio
di Roberto Petrucci

62

... la parola alle nostre Sezioni

64

le recensioni

In copertina:

soci della LNI Palermo a bordo di "Our Dream", barca a vela sequestrata alla criminalità organizzata, in occasione della Giornata contro la violenza sulle donne (25 novembre).

di Antonio Cosentino



Ogni anno il 3 dicembre ricorre la Giornata internazionale dei diritti delle persone con disabilità. L'obiettivo principale di questa giornata indetta dalle Nazioni Unite è quello di sensibilizzare l'opinione pubblica sulle sfide affrontate dalle persone con disabilità e promuovere un impegno globale per sostenere la loro dignità, i loro diritti e il loro benessere.

Per capire la storia della Giornata mondiale delle persone con disabilità dobbiamo fare un salto indietro nel tempo; era il 1976 quando l'Assemblea generale delle

Nazioni Unite proclamò il 1981 «Anno internazionale delle persone disabili». L'Assemblea diede come regola ai vari Stati quella di definire un piano di azione focalizzato sull'offrire pari opportunità a tutte le persone, in modo tale da mettere sul medesimo piano i soggetti con disabilità e i soggetti senza disabilità. Diversi Paesi iniziarono subito a darsi da fare; all'epoca si voleva garantire la piena partecipazione alla vita sociale e allo sviluppo alle persone con disabilità. Per dare tempo ai governi e alle organizzazioni di raggiungere tali obiettivi, le Nazioni Unite avevano proclamato il decennio 1983-1992 come quello «delle persone disabili».

Ancora oggi gli ostacoli e i problemi per queste persone sono davvero tantissimi, come viene sottolineato da Papa Francesco e dal Presidente della Repubblica con i discorsi pronunciati in occasione della Giornata del 3 dicembre.

«[...] Purtroppo, ancora oggi molti di voi vengono trattati come corpi estranei della società. [...] Sentono di esistere senza appartenere e senza partecipare, e ci sono ancora molte cose che vi impediscono una cittadinanza piena. La discriminazione», evidenzia Papa Francesco, «è ancora troppo presente a vari livelli della vita sociale; essa si nutre di pregiudizi, di ignoranza e di una cultura che fatica a comprendere

il valore inestimabile di ogni persona. In particolare, considerare ancora la disabilità – che è il risultato dell'interazione tra le barriere sociali e i limiti di ciascuno – come se fosse una malattia, contribuisce a mantenere separate le vostre esistenze e ad alimentare lo stigma nei vostri confronti».

Il presidente Mattarella sottolinea come a distanza di 17 anni dall'approvazione della Convenzione delle Nazioni Unite sui diritti delle persone con disabilità, ancora ci sono numerosi ostacoli all'esercizio di diritti fondamentali in ambito sociale, politico, lavorativo ed economico. «La superficialità con cui si utilizzano sui "social media" espressioni che offendono la sofferenza di tante persone e famiglie che si ritrovano sempre più da sole a dover combattere il fenomeno dell'esclusione sociale è inaccettabile. [...] È necessario cambiare la prospettiva con cui si guarda alla disabilità, superando pregiudizi e stereotipi di cui milioni di persone sono ancora vittime. [...] Le persone con disabilità chiedono di poter vivere in modo indipendente. Di andare a scuola, lavorare, divertirsi. Semplicemente di poter vivere con dignità esercitando i propri diritti». [...] Queste sono le parole del Presidente Mattarella.

Il tema di questa Giornata ben si lega con quello della Lega Navale italiana, #Tuttiabordo con la Lega Navale, nes-

suno escluso! L'Associazione, come scritto nella Carta dei valori, promuove la pratica dello sport come diritto della persona al benessere e rivolge particolare attenzione alle persone diversamente abili e socialmente fragili. Numerose sono le attività di nautica solidale che le Sezioni e Delegazioni della LNI promuovono ogni giorno, con iniziative di inclusione sociale, per consentire a un numero maggiore di persone di conoscere e vivere appieno il mare, superando ogni barriera sociale, fisica e mentale.

In questo numero vi raccontiamo come il tema dello sport sia inteso come strumento di comunicazione, dell'inclusione e della disabilità, argomento incentrato al Festival della Cultura Paralimpica. «Ogni barriera che si abbatte è un successo per tutta la società». È stato questo il forte messaggio lanciato dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione dell'inaugurazione della manifestazione tenutasi presso l'Arsenale Militare Marittimo di Taranto.

Abbiamo parlato anche del progetto «Wheels on Waves 2023-2025» (WoW), un ambizioso giro del mondo a bordo del catamarano *Lo Spirito di Stella*. L'iniziativa è rivolta a tutti i militari con disabilità delle Forze armate italiane e straniere, unisce avventura, inclusione e passione per il mare; un periplo di due anni in giro per il mondo a bordo di un catamarano speciale, privo di barriere architettoniche.

L'ammiraglio Roberto Camerini, delegato regionale della Liguria della LNI, presente a Genova al progetto WoW, ha rimarcato, fra l'altro, «la nobiltà e le finalità che il progetto si pone e cioè l'inclusione e il sostegno ai diritti della disabilità, temi verso cui la Lega Navale è particolarmente sensibile e attiva».

Abbiamo dato visibilità anche al pro-

getto di informazione promosso dal Comitato Italiano Paralimpico - Regione Lazio, presentato lo scorso 6 dicembre presso la sala multimediale del CIP, per scoprire e abbracciare il mondo dello sport, superando il paradigma della disabilità come limite e liberando la mente da pregiudizi. «Vogliamo promuovere la cultura paralimpica: è su questa che si creano le basi affinché tutte le problematiche possano cadere», ha dichiarato Marco Iannuzzi, Presidente CIP Lazio.

Tra gli altri articoli una interessante intervista al presidente di Navimeteo, Gianfranco Meggiorin. Si parla anche di nautica sostenibile, con l'Italia in prima fila nelle innovazioni, tanto da essere presente con barche a idrogeno in supporto ai team della prossima Coppa America.

Non poteva mancare la solita rubrica sulla Sicurezza delle unità da diporto; fra i temi trattati, la conformità UE, le visite e certificato di sicurezza, gli apparati radio di bordo.

Le successive pagine sono state dedicate ad altri argomenti di interesse, come un *focus* sulla Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne, istituita con una risoluzione Onu. Inoltre, un necessario sguardo va alla Sezione di Crotona, dove si è svolta l'Assemblea generale dei Soci della LNI, che celebra 90 anni di storia; concludono il numero gli articoli sulla «sicurezza in mare, ne parliamo con la Scuola italiana cani da salvataggio», «i fiumi sono la chiave per la pulizia del mare» e quello «sull'antico mestiere che mantiene in vita gli scafi in legno: il calafataggio».

Nell'augurarvi buona lettura, giungano a voi e alle vostre famiglie i migliori auguri di buone feste, che siano motivo di pace e serenità.

di Donato Marzano

Si sta concludendo un anno, il 2023, che ha visto la LNI in prima linea in tanti progetti di cultura marittima, sport, formazione nautica, solidarietà e protezione del mare e delle acque interne. Un anno che è stato caratterizzato dal rinnovo, non ancora completato, della Presidenza Nazionale con la riconferma mia e dell'ammiraglio Magnanelli quali PN e Vice PN e del Consiglio Direttivo Nazionale (CDN), e dal confronto con problematiche istituzionali in materia di riforma dello sport, Centri di Istruzione Nautica (CIN), di concessioni demaniali e applicazione della direttiva Bolkestein. Un anno intenso, con il numero dei Soci in crescita, superando le 56000 unità, con tante attività portate avanti dalle nostre strutture periferiche in diversi settori, come ben testimonia-



to dagli scatti del nostro calendario 2024 allegato a questo numero della rivista. Ma il 2023 si è anche concluso con un preoccupante acuirsi di guerre e crisi internazionali che hanno un diretto impatto non solo sulla sicurezza e sulla stabilità delle regioni in cui si sviluppano – segnatamente Europa, Medio Oriente, Asia – ma di tutto il pianeta, con ricadute negative anche sulla nostra economia e quindi sulla nostra vita di tutti i giorni. Infatti il nostro Paese, come avevano intuito 126 anni fa i padri fondatori della

LNI, è fortemente dipendente dal mare, proiettato come è nel Mediterraneo e con un'economia di trasformazione di materie prime che arrivano in maggior parte via mare e diventano prodotti finiti che vengono distribuiti nei mercati internazionali sempre via mare. La ri-

Convegno della LNI "Mare al centro" (2021) con rappresentanti della Marina Militare e del cluster marittimo.

A destra: container in porto (Foto Freepik.com).

verberazione della crisi israelo-palestinese sul Mar Rosso, in Mediterraneo e nel Golfo di Aden, con gli attacchi sui mercantili in transito da e per il Canale di Suez da parte dei ribelli Huthi nello Yemen e, in maniera minore, dalla guerra tra Russia e Ucraina in Mar Nero e in Mediterraneo, stanno provocando la decisione da parte delle compagnie armatrici di evitare quelle rotte, circumnavigando l'Africa. Ciò ha un impatto diretto sui costi di benzina, gas, alimentari e in generale di tutti i prodotti che crescono per l'aumentare delle assicurazioni, dei noli, dei costi di trasporto, allungandosi decisamente tempi e miglia dei trasferimenti. Altro aspetto negativo per il nostro Paese è rappresentato dall'esclusione dei nostri porti dai commerci via mare, dal momento che le navi mercantili di tutto il mondo arrivano e partono direttamente in Nord Europa e non fanno più scalo a Gioia Tauro, Genova, Trieste, ecc. Inoltre, vi è il fondato rischio che le nostre società armatrici vengano penalizzate dalla decisione del mercato di utilizzare navi mercantili non soggette ad attacchi come quelle di compagnie cinesi e russe. È quindi fondamentale per l'Italia assicurare la libertà di navigazione attraverso solide relazioni in-



Nave Marceglia scorta la MSC Marta (Foto Marina Militare).

ternazionali, una convinta politica delle alleanze (ONU, NATO, UE) e una Marina Militare ben equipaggiata e addestrata, ben inserita nelle reti operative e informative alleate, in grado di proteggere le nostre navi e assicurare per tutti la sicurezza delle rotte commerciali. La combinazione tra flotta mercantile, moderna e differenziata, sistema portuale efficiente e integrato e Marina Militare efficace e bilanciata realizza – come dicevano eminenti pensatori dei secoli scorsi tra i quali cito Alfred Thayer Mahan – il potere marittimo di una superpotenza come gli Stati Uniti, la Cina ma anche di una nazione a vocazione marittima come l'Italia. È quindi essenziale investire nei porti e nelle flotte mercantile e militare, cosa che non sempre è avvenuta in Italia. Emerge pertanto ancora una volta l'attualità della missione della LNI, ovvero mettere il mare al centro dell'attenzione delle nostre istituzioni, dei politici, dell'opinione pubblica, dei media, degli stakeholder pubblici e privati, il mare nelle sue articolazioni strategiche, economiche, sociali. Un lavoro complesso, continuo, non facile che porteremo avanti insieme nei prossimi anni.

Buon lavoro insieme e buon 2024.





Festival della Cultura Paralimpica

di Fabio Dal Cin *

«**O**gni barriera che si abbatte è un successo per tutta la società». È stato questo il forte messaggio lanciato dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, in occasione dell'inaugurazione del Festival della Cultura Paralimpica, manifestazione tenutasi presso l'Arsenale Militare Marittimo di Taranto dal 14 al 17 novembre 2023. Quattro giorni di incontri, eventi, dibattiti, proiezioni di film e documentari, presentazione di libri, mostre fotografiche e tanto altro, che hanno avuto lo scopo di chiamare a raccolta in una pubblica riflessione tutti coloro che in questi anni hanno dato un contributo sul tema sport,

inclusione e disabilità.

Il Presidente della Repubblica, in occasione della giornata inaugurale, è stato accolto dal prefetto Paola Dessì e dal sindaco di Taranto, Rinaldo Melucci, il presidente della Regione Puglia, Michele Emiliano, il ministro per lo Sport, Andrea Abodi unitamente al presidente del Comitato Italiano Paralimpico, Luca Pancalli e al Capo di Stato Maggiore della Difesa, ammiraglio di squadra Giuseppe Cavo Dragone.

Il Capo dello Stato, prima di raggiungere la sala dell'evento, ha visitato la mostra fotografica *Corpi a regola d'arte* dedicata agli atleti paralimpici e allestita negli spazi dell'Arsenale per poi soffermarsi presso la *Mostra Storica Artigiana* (Mo.S.A.), dove ha incontrato gli atleti paralimpici Alessandra Campedelli, ex CT della Nazionale di pallavolo femminile sorde dell'Italia, Mahdia Sharifi, atleta afghana della Squadra olimpica dei rifugiati, Zakia

Il Presidente della Repubblica inaugura la quarta edizione. Il Festival della Cultura Paralimpica, incentrato sul tema «Sport, linguaggio universale», è stato l'occasione per riflettere sul tema dello sport, inteso come strumento di comunicazione, dell'inclusione e della disabilità.

Khudadadi, prima donna afghana a praticare parataekwondo, Joel Boganelli, atleta della Nazionale basket in carrozzina, Dong Dong Camanni, atleta paralimpico di judo, e ha firmato il libro d'onore dell'Arsenale.

Cinque ragazzi, cinque storie di riscatto, inclusione, integrazione e rinascita attraverso lo sport, inteso come modello educativo con l'obiettivo di eliminare l'aggettivazione corporea che riconduce sempre alle loro diversità.

«Lo sport paralimpico è un modello che deve spronare tutta la società, a partire dal mondo del lavoro, ad abbattere le barriere culturali che impediscono a tanti talenti di esprimersi», ha detto il capo dello Stato rivolto ai tanti atleti paralimpici presenti al Festival.

«Ogni barriera che si abbatte è un successo per tutta la società e in questi anni il movimento paralimpico ha fatto abbattere molte barriere facendo emergere talenti. Sono grandi risul-

tati di cui esser fieri. C'è un nesso inscindibile fra cultura e libertà, lo stesso vale per lo sport», ha proseguito il Capo dello Stato.

«Lo sport è importante perché le medaglie e i successi raggiunti sono un traguardo ma soprattutto una sollecitazione. Le medaglie che conquistate danno orgoglio all'intero paese consentono di seguire con ammirazione lo sport paralimpico, registrando come gli atleti si misurino con i limiti cercando di superarli. Sono la sollecitazione per tanti giovani a impegnarsi nello sport paralimpico, a far vedere che ci si può realizzare manifestando talenti di cui il Paese ha bisogno. Vi sono sterminati talenti che sono inespressi, che non trovano modo di esprimersi perché non viene loro dato modo di farlo: questa è una sfida importante che riguarda l'intera società a partire dal mondo del lavoro e in cui lo sport ha un ruolo fondamentale», ha concluso Mattarella. La quarta edizione del Festival della Cultura



«Ogni barriera che si abbatte è un successo per tutta la società».
È stato questo il forte messaggio lanciato dal Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella.



ra Paralimpica ha coinvolto circa 50 istituti scolastici della Puglia. 2500 gli studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado presenti, cui si sono aggiunti ogni giorno numerosi cittadini di Taranto che hanno voluto seguire i tanti eventi in programma. Oltre 100 gli ospiti del mondo sportivo, dell'editoria, del cinema, dell'arte che si sono alternati negli spazi dell'Arsenale Militare Marittimo e, per quanto riguarda la presentazione dei libri, in Piazza della Vittoria. Un programma nel segno dello *Sport, linguaggio universale*, a sottolineare la capacità dello sport di superare limiti, confini e barriere. Sport, entrato di diritto nella Costitu-

zione Italiana grazie al nuovo comma inserito nell'articolo 33: «La Repubblica riconosce il valore educativo, sociale e di promozione del benessere psicofisico dell'attività sportiva in tutte le sue forme».
«È stata un'edizione straordinaria nobilitata dalla presenza del Presidente della Repubblica, cui va ancora una volta il nostro ringraziamento. In queste quattro giornate abbiamo voluto dimostrare che lo sport è un linguaggio universale che può abbattere barriere e contribuire a costruire un Paese più giusto e più civile. Con la nostra presenza a Taranto abbiamo voluto, inoltre, inviare un messaggio preciso, ossia che lo sport può

rappresentare uno straordinario strumento di inclusione e integrazione e favorire il pieno riconoscimento dei diritti di cittadinanza delle persone con disabilità. La presenza di atleti olimpici e paralimpici è stata inoltre l'occasione per superare, ancora una volta, ogni forma di pregiudizio e ogni separazione fra i due mondi sportivi e per ribadire che la passione per lo sport non conosce differenze. Sono particolarmente lieto, infine, che questo Festival sia riuscito nell'intento di parlare agli studenti delle scuole. A loro, che saranno la futura classe dirigente del Paese, abbiamo consegnato un incredibile bagaglio di storie e di testimonianze che ci auguriamo possa dare

Il Capo dello Stato saluta il Presidente del Comitato Italiano Paralimpico al termine dell'intervento; nella pagina a sinistra: il Presidente della Repubblica firma il libro d'onore dell'Arsenale di Taranto.

vita a tante riflessioni e iniziative». È quanto ha dichiarato, a conclusione evento, il Presidente del Comitato Italiano Paralimpico Luca Pancalli.

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.


 REPUBBLICA ITALIANA
 MINISTERO DELLA DIFESA
WOW
 WHEELS | ON | WAVES
Lo Spirito di Stella
Giro del mondo
 | 2023 - 2025 |
 in collaborazione con
 **DIFESA SERVIZI**
 GENERIAMO VALORE
Sali a bordo e naviga con noi!

CON IL PATROCINIO MORALE DI:  
 COMITATO ITALIANO Paralimpico

PARTNER ECONOMICI:         
 SPONSOR TECNICI:        

Wheels on Waves 2023-2025

di Pasquale Prinziavalli *

Presentato a Genova il progetto «WOW - Wheels on Waves 2023-2025», il giro del mondo a vela a bordo del catamarano «Lo Spirito di Stella», rivolto a tutti i militari con disabilità delle Forze Armate italiane e straniere.

Il 16 novembre 2023, presso l'Acquario di Genova, è stato presentato il progetto «Wheels on Waves 2023-2025» (WoW), un ambizioso giro del mondo a bordo del catamarano «Lo Spirito di Stella». L'iniziativa è rivolta a tutti i militari con disabilità delle forze armate italiane e straniere, unendo avventura, inclusione e passione per il mare.

Il progetto, fortemente sostenuto dal ministro della Difesa Guido Crosetto, è promosso dal Ministero della Difesa, dallo Stato Maggiore della Difesa e da Difesa Servizi Spa.

Attraverso la realizzazione del progetto WoW, si vogliono trasmettere messaggi di speranza e di riscatto. Nel segno della solidarietà, si vuole mostrare come anche chi si trova in situazioni di diffi-

coltà può realizzare grandi imprese. Si tratta di un messaggio potente, rivolto al più ampio pubblico possibile, per diffondere la consapevolezza che la disabilità non deve rappresentare un limite, ma un motivo di stimolo.

La presentazione è stata presieduta dal sottosegretario alla Difesa Isabella Rauti, che ha sottolineato l'importanza di «Wheels on Waves» come di un'avventura straordinaria per persone eccezionali.

Il catamarano «Lo Spirito di Stella», lungo 18 metri, è stato progettato per garantire inclusione e accessibilità a persone con qualsiasi tipo di disabilità aprendo loro le porte al mondo della vela e del mare. Si tratta di un progetto ambizioso, che mira ad affermare i valori dell'inclusione e della solidarietà, promuovendo uno spirito di comunità in grado di abbattere ogni barriera.

Durante l'evento, moderato da Beppe Convertini, sono intervenuti diversi rappresentanti delle Forze Armate, tra cui il generale di Corpo d'Armata Carmine Masiello e il fondatore della Onlus «Lo Spirito di Stella», Andrea Stella.

«Il progetto nasce insieme al Ministero della Difesa, sarà un viaggio equatoriale, durerà 2 anni e mezzo e in questo viaggio si alterneranno tanti equipaggi differenti composti da militari diventati disabili in servizio delle forze armate italiane ma non solo. Il catamarano è una metafora, se si può realizzare una barca accessibile si può realizzare una società accessibile e in questo viaggio ci saranno persone molto differenti tra loro, con disabilità e non, militari e civili. È un esempio per far capire come la società può stare insieme non perché siamo tutti uguali ma perché rispettiamo gli stessi valori», queste le sue parole durante l'evento.

Presente alla presentazione dell'iniziativa anche l'ammiraglio Roberto Camerini, delegato della Regione Liguria della Lega Navale Italiana.

«La presentazione del progetto WOW è stata veramente emozionante per due ordini di motivi. Il primo è rappresentato dalla nobiltà delle finalità che il progetto si pone e cioè l'inclusione e il sostegno ai diritti della disabilità, temi verso cui la Lega Navale è particolarmente sensibile e attiva. L'altro motivo è nel vedere con quale entusiasmo colleghi delle varie Forze Armate, che hanno avuto meno fortuna nello svolgimento del proprio servizio, si stanno preparando per questa impegnativa attività trovando, nel gruppo paralimpico della Difesa, nuove aspettative e grandi soddisfazioni morali e sportive. Quindi un sincero plauso ad Andrea Stella, amico e socio della Lega Navale, che si è impegnato così fortemente in questo straordinario progetto, e un sentito grazie al Ministero della Difesa che lo ha supportato da subito senza alcuna incertezza», queste le parole dell'ammiraglio Camerini.

Il Ministro della Difesa, Guido Crosetto, ha inviato un videomessaggio di saluto, esprimendo il suo



orgoglio per l'avvio di questo progetto unico. Il catamarano ospiterà anche atleti del Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa (GSPD), contribuendo a diffondere un messaggio di inclusione e superamento delle barriere. Durante la presentazione, il sottosegretario Rauti ha consegnato ad Andrea Stella una carta nautica, realizzata dall'Istituto Idrografico della Marina Mi-

litare di Genova, contenente le tappe del viaggio, che verrà completata con le firme delle autorità che si incontreranno lungo il percorso. «La difesa sostiene questo progetto, un periplo di due anni in giro per il mondo a bordo di un catamarano speciale, privo di barriere architettoniche; gli equipaggi che si alterneranno sono italiani e di altri paesi e sono tutti quanti composti da disabili e civili



e militari. Crediamo fermamente in questo progetto, che significa inclusione ma anche il superamento di ogni limite materiale e immateriale, geografico e culturale», con queste parole il sottosegretario alla Difesa ha voluto dare forza a questo progetto. L'evento ha visto la partecipazione dello skipper Giovanni Soldini, che ha sottolineato il valore etico e inclusivo dello «Spirito di Stella». Le Forze Arma-

L'Amministratore Delegato di Difesa Servizi SpA, dottor Luca Andreoli insieme ad Andrea Stella. In basso: Andrea Stella firma la carta nautica contenente le tappe del viaggio e che sarà firmata dalle autorità che l'equipaggio incontrerà lungo il giro del mondo. Nella pagina a sinistra: foto di gruppo al termine della presentazione del "progetto".

Il Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa (GSPD)

Il Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa è stato costituito il 22 dicembre 2014.

Il suo distintivo richiama l'emblema dello Stato Maggiore della Difesa in versione tricolore e riporta il motto *Per aspera ad astra* («Attraverso le difficoltà verso le stelle»).

Il gruppo è nato con lo scopo di fornire un contributo determinante verso una nuova prospettiva di vita, una riabilitazione sociale, un recupero psico-fisico attraverso la pratica dello sport dei nostri militari che, operando in Patria o al di fuori dei confini nazionali, hanno contratto lesioni o malattie invalidanti e permanenti nell'adempimento del proprio dovere.



te italiane parteciperanno attivamente con gli atleti del GSPD, consentendo loro di vivere un'esperienza unica di mare, vela e vita. Il giro del mondo è partito dal Porto Antico di Genova il 18 novembre, con destinazione Miami (USA). Gli skipper della Marina Militare e dell'Aeronautica Militare si alterneranno a bordo per fornire supporto tecnico-logistico. Il percorso equatoriale si unirà al tour mondiale della Nave Scuola *Amerigo Vespucci* della Marina Militare, con un incontro previsto in Australia nel settembre 2024. Le due unità continueranno il giro del mondo insieme, con il ritorno in Italia stimato nella primavera del 2025.

* giornalista.

● Nautica sostenibile

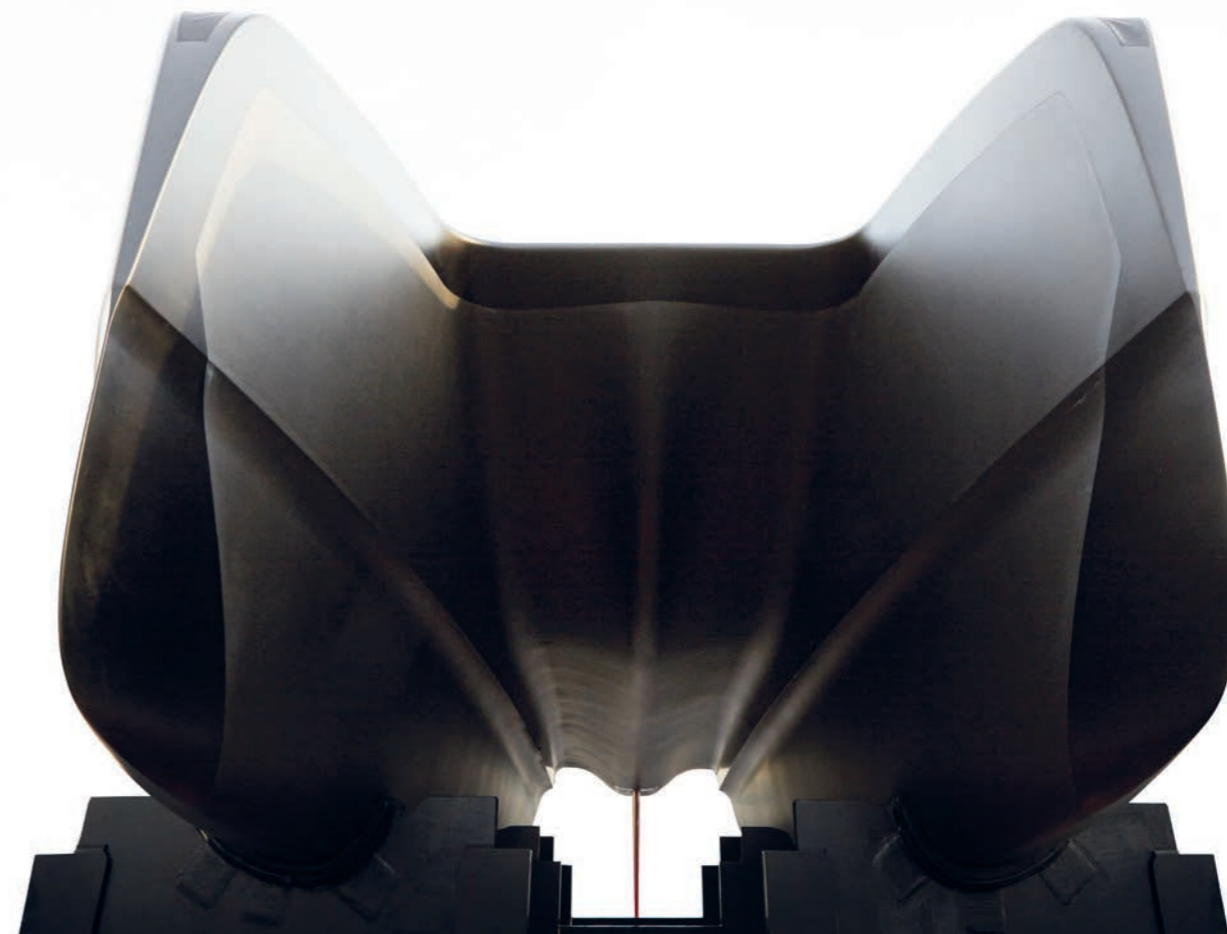
propulsione elettrica, ibrida e a idrogeno



Si susseguono Forum e presentazioni ai Saloni del futuro sostenibile della nautica da diporto con l'Italia in prima fila nelle innovazioni, tanto da essere presente con barche a idrogeno in supporto ai team della prossima Coppa America.

*di Alessandro Lentini **

La nautica sostenibile non solo è possibile ma sta diventando realtà: si moltiplicano infatti le presentazioni di imbarcazioni innovative e responsabili negli appuntamenti dedicati al mondo della nautica come il Salone Internazionale di Genova o al Villa D'Este Style Electric Yachting.



Ma qual è lo stato dell'arte della nautica sostenibile?

Alla prima edizione di «Shaping the future - World yachting sustainability», forum organizzato da International Boat Industry (IBI) e Confindustria Nautica lo scorso luglio, Stefano Pagani Isnardi, Direttore Ufficio Studi Confindustria Nautica, ha ricordato come «l'industria nautica, pur essendo un settore a impatto ambientale minimo, investe fortemente e da lungo tempo nell'innovazione tecnologica e sta entrando ora nella vera fase di transizione verso i nuovi obiettivi di sostenibilità, con un orizzonte temporale che idealmente si pone al 2035».

Ma già oggi sono realtà le imbarcazioni a motorizzazione ibrida ed elettrica, alcune di queste presentate alla terza edizione di Villa d'Este Style Electric Yachting, l'appuntamento annuale dedicato alla nautica elettrica. Realizzato in collaborazione con la Fondazione Alessandro Volta e il Cantiere Ernesto Riva, il forum ha visto il susseguirsi di momenti di approfondimento culturale e di scoperta e prova pratica, grazie alla presenza di diversi cantieri che hanno portato una selezione di im-

A sinistra: Salone Nautico Genova - Barca a idrogeno Bluegame sist. prop. Tesya 1; sopra: barca a idrogeno Bluegame sist. prop. Tesya 2.

barcazioni tecnologiche e innovative.

Tra le tante novità è stata presentata l'imbarcazione *Iris*, in servizio sul lago di Como e costruita dai cantieri Breda negli anni 50 con una capienza di circa 250 persone, recentemente rinnovata nell'apparato propulsivo diventato ibrido, o come il modello C114, attualmente in costruzione, con una capienza da 350 persone. Sul Lago di Lugano invece è in atto il Progetto Venti35, che punta a emissioni zero entro il 2035 e passa dalla modernizzazione dei battenti esistenti, con motorizzazioni ecologiche e performanti, alla selezione di nuovi natanti altamente tecnologici e alla creazione delle infrastrutture di ricarica elettrica a terra.

Ma da sempre l'innovazione è anche sperimentazione, e spesso le novità che diventano fruibili per tutti sono all'inizio prototipi per il



mondo dello sport, militare o scientifico. È il caso dell'imbarcazione BGH HSV (Hydrogen Support Vessel): imbarcazione a idrogeno per la quale il costruttore Bluegame, brand del cantiere navale italiano Sanlorenzo, ha coinvolto numerosi top players internazionali fra cui il Gruppo TESYA, che ha partecipato alla progettazione dell'impianto di propulsione con due società del Gruppo (CGT e Finanzauto). Presentata per la prima volta in Italia al Salone Nautico Internazionale di Genova lo scorso settembre, due di queste barche saranno utilizzate nella prossima edizione della Coppa America nelle acque mediterranee davanti Barcellona dal team statunitense «American Magic» e da quello francese «Orient Express», che potranno così avvalersi di due «chase boat» a impatto zero a supporto del team in gara. Questo tipo di barche è in grado di garantire un'autonomia di navigazione di 180 miglia e

Sopra: Salone Nautico Genova - Barca a idrogeno Bluegame sist. prop. Tesya 3. Nella pagina accanto, in alto: Villa d'Este style - Electric Yachting -2; a destra: Chase Boat - American magic.

una velocità massima di 50 nodi a emissioni zero, limitate al rilascio di poche gocce d'acqua. A gestire il progetto e lo sviluppo dell'imbarcazione l'architetto Luca Santella, due volte olimpionico di vela e che da un ventennio si occupa di nautica a motore come fondatore di Bluegame e oggi capo della strategia prodotto del cantiere viareggino. «Una sfida bellissima, molto impegnativa, ecco perché ho puntato su una squadra di eccezionale competenza, i cui membri sono stati tutti coinvolti nella proget-



tazione nelle ultime edizioni di Coppa America», racconta Santella, «così abbiamo conseguito il massimo know-how possibile nelle aree delle strutture e del composito, nel design dei foil e nella gestione del software che controlla l'assetto di queste sofisticatissime barche volanti». «Fin dalle sue origini Bluegame ha fatto dell'innovazione uno dei suoi valori fondanti», continua Santella, «e con il progetto BGH - HSV raggiunge il massimo della sua espressione. Per conseguire l'obiettivo prefissato, ab-

biamo fatto ricorso ai più esperti professionisti del settore ed ai fornitori delle più avanzate apparecchiature di bordo. Tra questi, CGT e Finanzauto di Tesya, che hanno partecipato al progetto in una delle aree di maggiore complessità: il power and energy management system».

* freelance.



Promozione sociale e educazione ambientale

di Roberto Camerini *

Anche quest'anno la Lega Navale ha consegnato alla Regione Liguria la Relazione annuale (riferita al 2022), a firma del Delegato Regionale L.N.I. amm. sq. (r) Roberto Camerini, che dà attuazione all'Accordo del 12/06/2011 relativo allo svolgimento di progetti di reciproca collaborazione sui due particolari filoni della Promozione sociale e dell'Educazione ambientale. Attività che la Regione aveva individuato alla luce dei valori che esprimono e che sono riconosciute anche dalla Direttiva C.E. 123/2006 c.d. Bolkestein come motivazione per escludere le concessioni demaniali marittime rilasciate alle associazioni impegnate nel sociale dall'applicazione delle gare ad evidenza pubblica, dando in tal modo al legislatore un assist (*che si spera venga ascoltato*) per recepire questo aspetto nella legge destinata a rendere esecutiva la direttiva comunitaria. Le 24 Sezioni L.N.I. liguri, che sono state impegnate in oltre mezzo migliaio di abituali attività istituzionali, sia culturali sia formative e sportive, praticate dai gruppi sportivi di vela (21), canoa (5), canottaggio (6), pesca (9) e sub (10), hanno anche svolto ben 107 iniziative di Promozione sociale e 60 attività di Educazione ambientale con cui sono stati conseguiti e superati abbondantemente gli obiettivi dell'Accordo fra Regione e L.N.I. di 25 progetti di reciproca collaborazione per ognuno dei due filoni individuati. Dal 2012 si è registrata una costante crescita del numero dei progetti di reciproca collaborazione, crollata nel 2020 a causa della pandemia, quando erano stati comunque raggiunti gli obiettivi minimi di 25 progetti per filone. Nel 2022 la crescita è ripartita e ha superato i valori pre Covid nonostante siano mancati all'appello quasi una trentina di progetti altrimenti abituali,

Da sinistra: Camogli 2022, voga Nautico; Savona 2022, educazione ambientale a bordo dell'imbarcazione Il Grillo; Finale Ligure 2022, una lezione di educazione ambientale.

La Relazione annuale sui progetti di reciproca collaborazione fra la Regione Liguria e la Lega Navale Italiana nel 2022 registra 107 iniziative di promozione sociale e 60 attività di educazione ambientale.

per la coda del Covid (nelle scuole). La Promozione sociale, riferita prevalentemente a progetti di nautica solidale, balneazione assistita e prevenzione del disagio giovanile, ha interessato 3470 fra allievi e partecipanti nell'arco di 813 giornate con una fruizione di ben 16 158 persone/giorni. Tutto questo si è potuto svolgere grazie all'attività di 392 fra istruttori e soci L.N.I. assistenti volontari, totalizzando una frequenza di ben 2550 collaboratori/giorni. La parte del leone è toccata ovviamente alla vela per persone con disabilità sulle 15 barche Hansa 303 che inalberano il guidone L.N.I. in Liguria, con corsi, allenamenti e regate nelle Sezioni attrezzate allo scopo di Chiavari-Lavagna, Genova Sestri Ponente, La Spezia, Sanremo, Savona e Spotorno, ma sono senz'altro rilevanti sul piano qualitativo se non su quello quantitativo anche le iniziative di balneazione assistita sulle carrozzine da spiaggia, così come le uscite in mare su canoe o barche dei soci e i campi solari, per disabili e giovani con situazioni di disagio, in tutte le altre Sezioni di Albenga, Albisola, Andora, Arenzano, Borghetto Santo Spirito, Camogli, Ceriale, Cogoleto, Finale Ligure, Genova Centro, Quinto, Lerici, Nervi, Noli, Rapallo, Santa Margherita Ligure, Sestri Levante, Varazze. L'Educazione ambientale, che nella maggior parte dei casi ha riguardato le scolaresche ma che ha anche coinvolto le persone sia in conferenze sia in iniziative di pulizia di litorali e fondali, ha toccato 3486 allievi o partecipanti in 245 giornate, con una fruizione di 3931 persone/giorni. Hanno collaborato 192 fra docenti (spesso biologi marini), operatori e soci L.N.I. con una presenza di 625 collaboratori/giorni. Fra tante iniziative di sensibilizzazione



*La «formula ligure»
come soluzione da
recepire nella legge
sulle concessioni ma-
rittime per non ap-
plicare la Bolkestein
alla rete nazionale
di Sezioni L.N.I. in
quanto associazioni
senza fine di lucro
impegnate nel sociale.*

delle scolaresche alla tutela dell'ambiente marino, se ne citano due per le rispettive particolarità: da un lato, i corsi della Sezione di Savona su una vera e propria «aula galleggiante», la motobarca sociale «il Grillo» attrezzata con telecamera subacquea per la mappatura della posidonia e con retino-filtro per la raccolta del plancton da esaminare al microscopio, e dall'altro lato merita di essere menzionato lo snorkeling naturalistico organizzato dalla Sezione di Finale Ligure sul «Sentiero Blu», percorso sottomarino attrezzato su una spiaggia fossile adiacente al porticciolo, con la guida di biologi marini previo breve addestramento dei partecipanti e con muta e maschera fornite dalla Sezione. Di altra natura e decisamente esemplare, infine, l'iniziativa svolta dalla Sezione di Camogli da metà giugno a metà settembre, con sei giovani volontari (allievi del locale Ist. Nautico «Cristoforo Colombo») impegnati nel prelievo di campioni di acqua marina e nella raccolta della plastica in mare tramite il barchino polivalente *Manta* (progettato e realizzato dalla Sezione) su un tratto di mare di 2,5 miglia percorse due volte al giorno, con la raccolta di 309 Kg di plastica e 77 Kg di altri rifiuti, oltre all'assistenza al Comune per il montaggio, la guardia giornaliera e lo smontaggio delle panne antinquinamento sul fronte spiaggia.

L'Accordo del 20/06/2011 di reciproca collaborazione fra la Regione Liguria e la L.N.I., aggiornato come da delibera della Giunta del 14/12/2018, discende dall'Accordo della Conferenza Stato-Regioni del 06/02/2003, quando il demanio venne decentrato dallo Stato alle Regioni, per il riconoscimento delle attività svolte dalla L.N.I. e la conseguente conferma del canone ricognitorio, e si rifà allo schema dell'Accordo fra la Regione Friuli V.G. e la L.N.I., in cui però sono state indicate precise attività di Promozione sociale ed Educazione ambientale al posto del riferimento a generici progetti di collaborazione.

Considerato che le concessioni demaniali marittime sono state assoggettate dal 2006 alla Direttiva c.d. Bolkestein che, nelle sue premesse al punto 35, afferma chiaramente che «le attività sportive amatoriali senza scopo di lucro rivestono una notevole importanza sociale. Tali attività perseguono spesso finalità esclusivamente sociali o ricreative. Pertanto, esse non possono costituire un'attività economica ai sensi del diritto comunitario e non dovrebbe-

ro rientrare nel campo di applicazione della presente direttiva», l'Accordo fra Regione Liguria e L.N.I. ha posto l'accento sulla Promozione sociale e sull'Educazione ambientale proprio per fornire una sorta di certificazione regionale alle attività che nella sostanza e non solo nella forma si attengono a tali caratteristiche e che quindi, se questa impostazione venisse recepita nella legge per l'attuazione della Bolkestein, escluderebbero le concessioni assentite alle Sezioni L.N.I. dalla Direttiva C.E. 123/2006, così come in precedenza le Sezioni L.N.I. fruivano per le stesse ragioni di un trattamento particolarmente agevolato costituito dal canone c.d. ricognitorio.

Dal 2012 al 2022 le sole iniziative di Promozione sociale e di Educazione ambientale svolte nelle Sezioni L.N.I. liguri hanno riguardato ben 105 964 fruizioni (persone/giorni), grazie all'impegno di istruttori, docenti e soci L.N.I. volontari per complessive 22 743 presenze (collaboratori L.N.I./giorni).

Si può quindi ben capire come la «formula ligure» per i progetti di reciproca collaborazione delle Sezioni L.N.I. con la Regione assumerebbe, se riportata su scala nazionale, dimensioni di notevole rilevanza, come si deduce per esempio dal paragone fra le 15 Hansa 303 operative nel 2022 in 5 Sezioni liguri con le 60 unità presenti in 34 Sezioni in tutta la penisola, ma anche dalle tante iniziative a favore dei disabili ospitati sulle barche dei soci, e varie altre attività simili, che si svolgono ogni anno da decenni tanto nelle Sezioni liguri quanto nelle altre regioni,⁽¹⁾ in un quadro di respiro nazionale tale da meritare l'esclusione della rete di Sezioni L.N.I. dall'applicazione della Bolkestein nella nuova legge per le concessioni demaniali marittime.

⁽¹⁾ Le varie tipologie di attività svolte in tutta Italia da numerose Sezioni L.N.I. a favore delle persone con disabilità o disagio giovanile (balneazione agevolata, handykayak, pararowing, vela per disabilità motoria, vela non vedenti, collaborazioni con Dipartim. Giustizia minorile, uscite ricreative in mare per disabili, ecc.) saranno l'oggetto di una approfondita analisi per la rivista *Lega Navale*, che seguirà a breve.

* ammiraglio di sq. (r), delegato regionale Liguria.



L'AGS 2023

Crotone capitale della Lega Navale italiana per l'Assemblea generale dei soci organizzata dalla Sezione crotonese che celebra 90 anni di storia. Lavori nel segno del confronto, con uno sguardo al futuro.

di Michele Valente *

La città di Crotone ha accolto i rappresentanti delle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana, insieme ai Delegati regionali e ai membri della Presidenza nazionale, per l'annuale Assemblea generale dei soci. L'AGS, organo di vertice dell'associazione, si è tenuta il 20 e 21 ottobre scorsi ed è stata ospitata per la prima volta nella storia della Lega Navale in Calabria, in occasione di un anniversario significativo per la Sezione ospitante. «La Lega Navale di Crotone», racconta Gianni Liotti, Presidente della locale Sezione, «ha avuto il privilegio di organizzare quest'anno l'Assemblea generale dei soci. È stato un momento di grande emozione e condivisione, ma soprattutto un riconoscimento importante che

la Presidenza nazionale ci ha voluto tributare per i 90 anni dalla fondazione della nostra Sezione. Una ricorrenza che testimonia la vitalità nei decenni del nostro sodalizio e il suo forte radicamento sul territorio, come è stato ben raccontato nel volume celebrativo intitolato *La Lega Navale Italiana di Crotone nei documenti d'archivio, nelle cronache e nelle memorie (1933-2023)* e dalla testimonianza in Assemblea di Tonino Nicoletta, storico socio della LNI, già presidente della Sezione di Crotone e per anni Delegato regionale della Calabria». Numerose autorità civili, militari e religiose hanno partecipato alla cerimonia inaugurale dell'AGS all'Hotel Lido degli Scogli. Il Ministro per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Nello Musumeci, ha inviato una lettera di saluto al Presidente nazionale Donato Marzano e a tutti i soci. «Come ente che ha già superato i 120 anni di vita, la Lega Nava-

A sinistra: l'intervento del Presidente Nazionale della LNI, Donato Marzano; accanto a destra a seguire: la soprano Filomena Cannatelli con il violoncellista e navigatore Roberto Soldatini; l'ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello, comandante del Comando Logistico della Marina Militare; Rosario Vari, assessore allo Sviluppo economico e agli Attrattori culturali della Regione Calabria.



le Italiana», ha scritto il ministro Musumeci nel suo messaggio, «costituisce una presenza di grandi tradizioni e prestigio» e «gode di vasto consenso per la meritoria azione che svolge per diffondere nella società civile e tra i giovani, in particolare, la conoscenza del mare e l'amore per questa nostra grande risorsa nazionale». Nel corso della serata, sono intervenuti per salutare i rappresentanti della LNI provenienti da tutta Italia l'Assessore allo Sviluppo economico e agli Attrattori culturali della Regione Calabria, Rosario Vari, la Consigliera regionale, Katya Gentile, e il Sindaco di Crotone, Vincenzo Voce. La LNI ha un solido legame con le istituzioni del territorio ed è riconosciuta con legge regionale del 21 dicembre 2005, n. 17 «quale Ente pubblico che svolge servizi di interesse pubblico» e «contribuisce a determinare e a realizzare l'interesse per lo sviluppo e per il progresso delle attività che hanno

sul mare e sul litorale marittimo la loro operatività e il loro mezzo di azione» (art. 16 comma 1). Una funzione di servizio pubblico dell'associazione che è stata recentemente consolidata anche nell'ambito della formazione. Lo scorso 30 novembre, infatti, il Consiglio regionale della Calabria ha approvato un emendamento al citato articolo che riconosce l'importanza della collaborazione tra le Università calabresi e la Lega Navale Italiana per le attività teorico-pratiche dei corsi di studio e l'alta formazione scientifica legata al mare. In rappresentanza della Marina Militare – da sempre uno dei partner fondamentali della LNI – è intervenuto l'ammiraglio di squadra Salvatore Vitiello, Comandante del Comando Logistico. Ad allietare la cerimonia d'apertura dell'AGS sono stati la soprano Filomena Cannatelli e il violoncellista, direttore d'orchestra e navigatore Roberto Soldatini, con l'esecuzione



A sinistra a seguire: gli interventi del Vicepresidente della LNI Luciano Magnanelli, del Direttore generale Marco Predieri e del Responsabile Comunicazione e Promozione Michele Valente.



di brani ispirati al mare. Testimonial d'eccezione è stato l'esploratore e fotografo Alberto Luca Recchi, che ha parlato del ruolo centrale della Lega Navale Italiana nella diffusione della cultura del mare e della sua azione in favore della salvaguardia dell'ambiente e delle specie marine.

Trasmessa per la prima volta integralmente in diretta streaming su YouTube, l'AGS 2023 ha richiesto un lungo e meticoloso lavoro di preparazione svolto dallo staff della Sezione di Crotona in collaborazione con la Presidenza nazionale. «L'organizzazione di un'AGS è sicuramente impegnativa», spiega il Presidente Liotti, «ma posso testimoniare che è stata un'esperienza molto gratificante, grazie anche al supporto ricevuto dalla Presidenza nazionale. Quando ricevi complimenti e attestati di stima da parte di chi ha partecipato ai lavori, capisci

che le cose sono andate nel verso giusto. L'Assemblea ci ha lasciato tante soddisfazioni sul piano delle relazioni umane con le persone che sono intervenute e si è intensificato il rapporto tra lo staff della Sezione e la Presidenza. L'AGS ha avuto anche una ricaduta molto positiva sulla città e a livello regionale».

Nella giornata di lavori assembleari, sono state presentate e discusse la relazione sulle linee programmatiche per il triennio 2023-2026 del Presidente nazionale Donato Marzano e la relazione sulle linee di indirizzo per il bilancio preventivo 2024 del Direttore generale Marco Predieri. Il confronto è proseguito con un punto di situazione sulle principali problematiche che riguardano l'associazione - quali l'applicazione della direttiva Bolkestein alle concessioni demaniali, i Centri d'I-

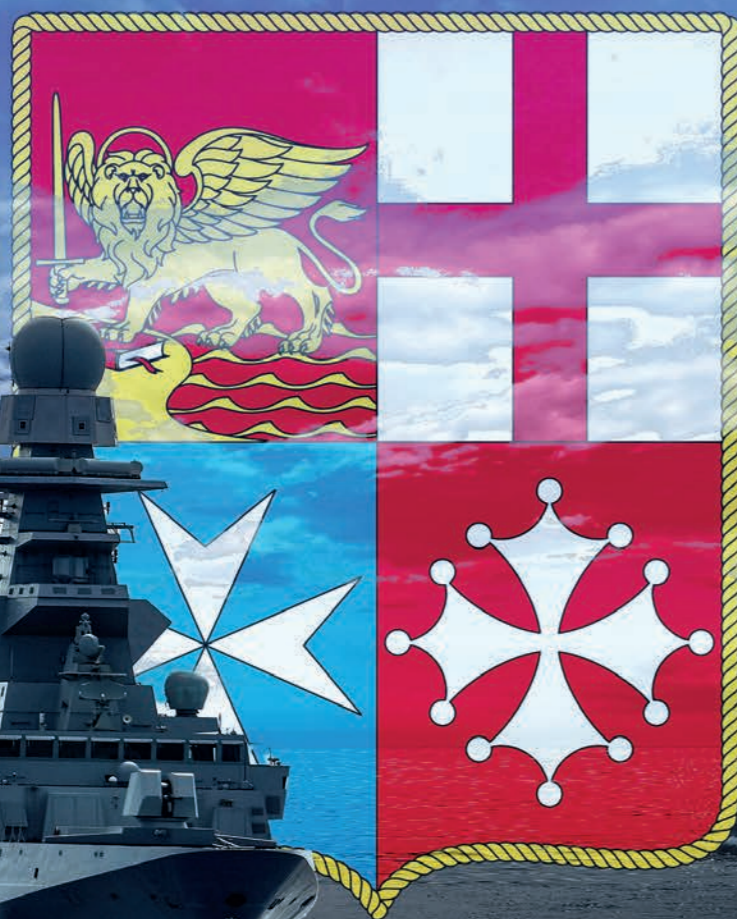
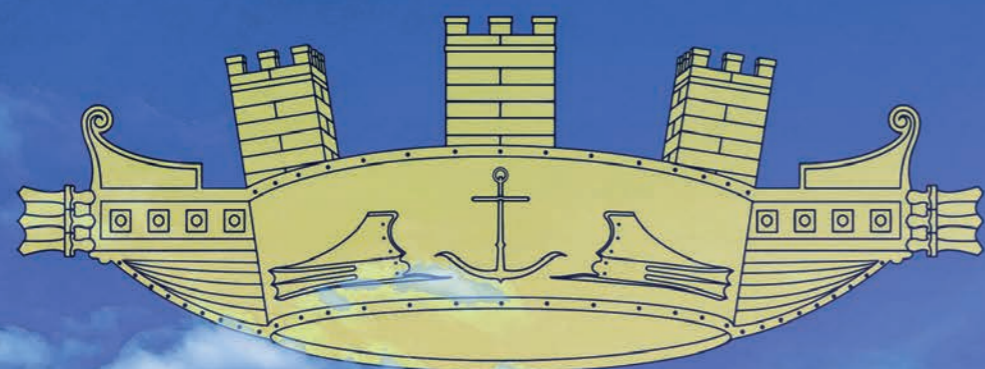
A destra a seguire: il Presidente della Sezione di Crotona, Gianni Liotti, porge i saluti ai partecipanti all'AGS 2023; l'intervento del Presidente della Sezione di Sciacca, Giuseppe Di Giovanna; Alberto Luca Recchi, fotografo ed esploratore, interviene sul tema della protezione dell'ambiente e delle specie marine.



struzione Nautica e i riflessi per i gruppi sportivi della LNI della legge di riforma dello sport - e con gli interventi tematici a cura degli uffici e dei comitati tecnico-scientifici della Presidenza nazionale. «Sono soddisfatto degli esiti dell'AGS perché è stato un momento di confronto e di condivisione necessario alla vita dell'associazione», commenta l'ammiraglio Donato Marzano, recentemente confermato dalle istituzioni alla guida della Lega Navale Italiana per il triennio 2023-2026. «Abbiamo fatto un punto di situazione sul triennio 2020-2023 e sul futuro della LNI. Il triennio che si è appena concluso ha fatto registrare dati positivi, con quasi 8000 Soci in più rispetto al 2020, un'attenzione decisamente migliorata da parte delle istituzioni, dei media e della popolazione verso la Lega Navale e un maggiore impulso nelle attività culturali, socia-

li, sportive e ambientali promosse dalla Presidenza nazionale e dalle Sezioni e Delegazioni presenti su tutto il territorio italiano. In Assemblea, il confronto è stato incentrato anche su alcune problematiche che toccano da vicino l'associazione, con un'interlocuzione aperta con le istituzioni competenti che ci impegnerà nei prossimi mesi. Proseguiamo con fiducia e rinnovato slancio nel lavoro fatto finora - conclude il Presidente Marzano - e dal prossimo anno porteremo avanti nuove iniziative, focalizzate in particolare sul sociale, che mirano a far vivere il mare e le acque interne ad un numero sempre maggiore di persone, senza differenze né barriere, com'è nello spirito della nostra associazione».

* responsabile Comunicazione e Promozione LNI.



PROFESSIONISTI DEL MARE



● SICUREZZA delle unità da DIPORTO ●

*Conformità UE, visite e certificato di sicurezza,
apparato radio di bordo.*



*di Aniello Raiola * foto di Simone Zambito
terza parte*

La conformità UE

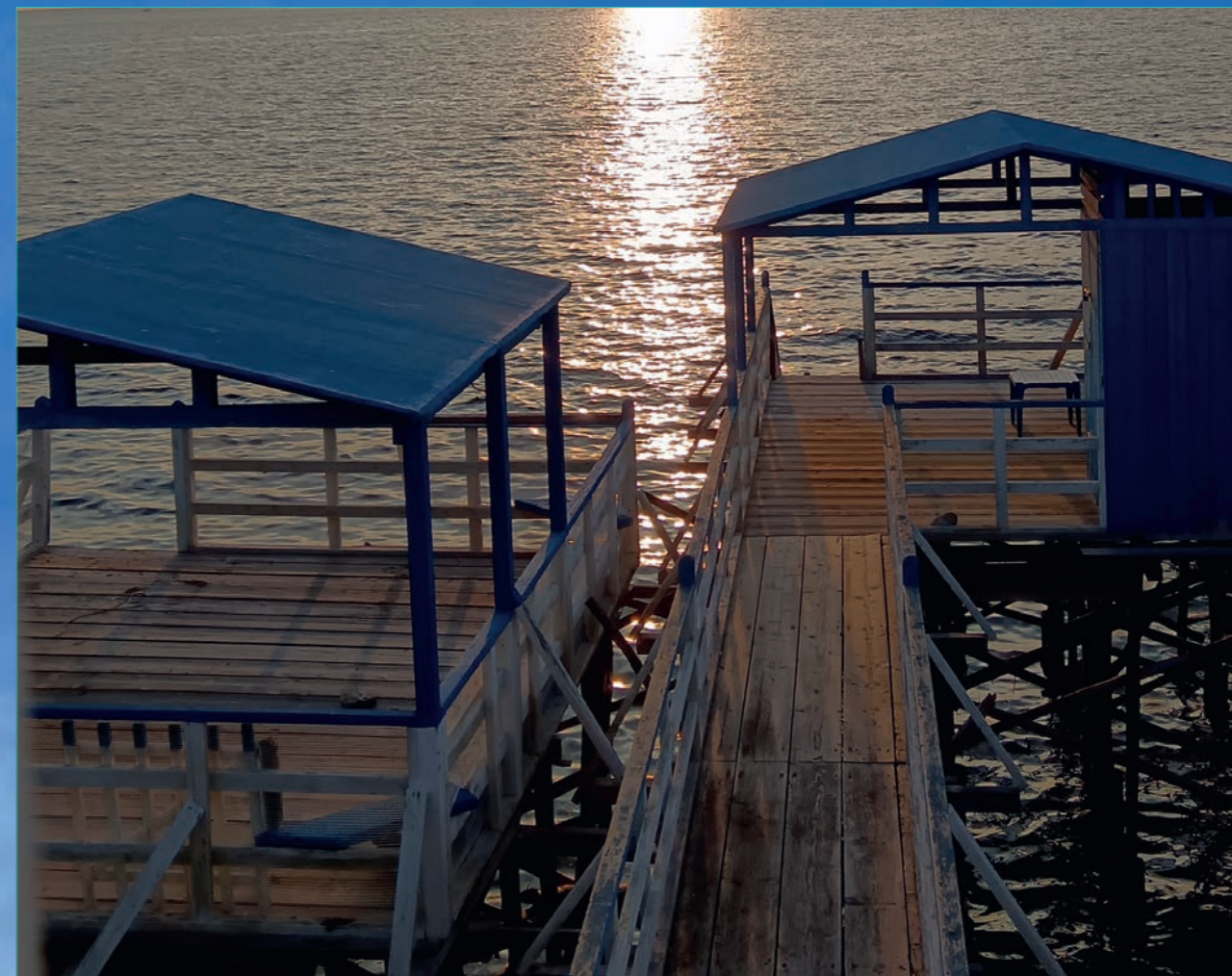
Per poter essere immesse sul mercato ed essere poste in servizio, le unità da diporto di lunghezza tra 2,5 e 24 metri devono soddisfare i requisiti previsti dal decreto legislativo 11/1/2016, n. 5 (che reca l'attuazione della direttiva 2013/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 novembre 2013, relativa alle unità da diporto e alle moto d'acqua).

Il soddisfacimento di questi requisiti è certificato dalla marcatura CE di conformità, apposta dal fabbricante. Il fabbricante redige e rilascia la dichiarazione di conformità UE, con la quale assume la responsabilità



della conformità del prodotto alla normativa comunitaria. Le norme comunitarie recepite nel nostro ordinamento prevedono che alle unità da diporto fino a 24 metri, 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), immessi in commercio dopo il 16 giugno 1998, 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 posti in circolazione nei Paesi membri dell'Unione europea. La valutazione della conformità⁽¹⁾ generalmente avviene a cura o a richiesta del fabbricante in fase di costruzione dell'unità e comunque prima dell'immissione sul mercato, ma è consentita anche la certificazione successiva alla costruzione (c.d. *post construction*) a richiesta di persona diversa del fabbricante, che intende immettere il prodotto sul mercato o metterlo in servizio in ambito comunitario (ad esempio, il proprietario di unità da diporto senza marcatura CE importata da

⁽¹⁾ L'esame «CE del tipo» (ora denominato esame UE per tipo) è una procedura di valutazione della conformità CE, consistente nell'esame, a cura di un organismo tecnico, del progetto dell'unità per verificare il rispetto delle prescrizioni del decreto legislativo n. 5/2016, accompagnato dall'esame e dalle prove su un campione rappresentativo della produzione. Se il tipo (cioè l'esemplare) è conforme ai requisiti stabiliti dalle citate norme, l'organismo tecnico rilascia al fabbricante un attestato di esame «CE del tipo» (ora denominato certificato d'esame UE per tipo). Tale attestato è, però, obbligatorio soltanto per le unità di lunghezza tra i 12 e i 24 metri appartenenti alle categorie di progettazione A, B e C. Per tutte le altre sono previsti, invece, controlli interni della produzione e prove a cura del fabbricante o eventualmente di un organismo tecnico, essendo facoltativo l'esame «CE del tipo».



Paese extracomunitario). La normativa UE prevede la suddivisione delle unità da diporto in quattro categorie di progettazione, in base alle quali vengono definiti sia i limiti di navigazione che il numero massimo di persone trasportabili. Le categorie di progettazione sono in funzione di due parametri, la forza del vento e l'altezza d'onda significativa:

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

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

Ogni unità da diporto marcata CE deve avere, fissate sullo scafo e separate fra loro, il numero d'identificazione e la targhetta del costruttore.

Il numero d'identificazione deve riportare i seguenti dati:

- codice del paese del fabbricante;



- codice unico del fabbricante;
- numero di serie unico;
- mese e anno di produzione;
- anno del modello.

La targhetta del costruttore deve contenere i seguenti dati:

- nome, denominazione commerciale registrata e recapito del fabbricante;
- marcatura CE;
- categoria di progettazione;
- portata massima consigliata dal fabbricante;
- numero di persone, raccomandato dal fabbricante, per il cui trasporto l'unità è stata progettata.

Tutte le unità da diporto sottoposte alla normativa UE devono essere dotate del manuale del proprietario in una o più lingue che possono facilmente essere comprese dagli utilizzatori finali. Il manuale, che non costituisce, però, documento di bordo, deve riportare tutte le informazioni necessarie per l'uso sicuro del prodotto, focalizzando l'attenzione su messa in opera, manutenzione, funzionamento regolare, prevenzione e gestione dei rischi.

Nella materia in esame possono espletare le procedure di valutazione della conformità alla normativa comunitaria i soggetti (organismi tecnici) in possesso di autorizzazione rilasciata dal Ministero delle imprese e del made in Italy di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che esercitano su di essi la vigilanza.

Attualmente sono autorizzati dall'Italia e notificati agli altri Stati membri della UE i seguenti organismi (c.d. notificati): Registro italiano navale (RINA), Istituto Giordano, Agenzia nazionale certificazioni componenti e prodotti, Soc. Udicer-Nautitest, Soc. Quality & Security, Agenzia nazionale per la sicurezza, Ente navale europeo e Safety and



certification services.

Da questi vanno tenuti distinti gli organismi autorizzati ai sensi del decreto legislativo n. 104/2011⁽²⁾, che in materia di nautica da diporto non hanno competenze per la certificazione CE, bensì solo per le visite di sicurezza. Essi all'attualità sono: Registro italiano navale, Det Norske Veritas (DNV), Bureau Veritas, Lloyd's Register Group e American Bureau of Shipping.

Visite di sicurezza e certificato di sicurezza

Le imbarcazioni e le navi da diporto, per poter navigare, devono essere munite del certificato di sicurezza, documento che attesta lo stato di navigabilità, vale a dire la conformità dell'unità alle norme contenute

⁽²⁾ Il decreto legislativo n. 104/2011 riguarda le navi mercantili e reca l'attuazione della direttiva 2009/15/CE relativa alle disposizioni ed alle norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi.



nel titolo III (rubricato come «Sicurezza della navigazione da diporto») del Regolamento di attuazione del Codice della nautica da diporto. Il certificato è rilasciato, rinnovato o convalidato a seguito di visite (cioè ispezioni) di sicurezza. I natanti da diporto, invece, non sono soggetti alle visite di sicurezza e non hanno, infatti, obbligo di certificato di sicurezza. Per le navi da diporto sono prescritti tre tipi di visita, mentre per le imbarcazioni soltanto due:

- visita iniziale,⁽³⁾ che viene effettuata prima dell'entrata in esercizio della nave da diporto e in esito alla quale lo Sportello telematico del diportista⁽⁴⁾ rilascia il certificato di sicurezza; per le imbarcazioni, invece, tale visita è sostituita dalla documentazione tecnica (dichiarazione di

⁽³⁾ La visita iniziale consiste in una doppia ispezione alla nave da diporto: una a cura dell'organismo tecnico autorizzato ai sensi del decreto legislativo n. 104/2011, relativa alla struttura, alle macchine, al materiale di armamento, alla carena, alle installazioni elettriche e ai dispositivi antincendio (nonché una prova che consente di determinare le caratteristiche di stabilità della nave da diporto), al termine della quale l'organismo tecnico redige una dichiarazione ai fini delle annotazioni di sicurezza; l'altra relativa ai mezzi di salvataggio e alle dotazioni di sicurezza, a cura dell'ufficio marittimo (ufficio circondariale marittimo), che rilascia un'attestazione di eseguita visita.

⁽⁴⁾ Gli sportelli telematici del diportista - introdotti con il D.P.R. 14 dicembre 2018, n. 152, recante norme per l'attuazione del sistema telematico centrale della nautica da diporto - sono attivati presso tutte le Capitanerie di porto, gli Uffici circondariali marittimi, gli Uffici motorizzazione civile, nonché presso quegli studi di consulenza per la circolazione dei mezzi di trasporto (ex agenzie nautiche) e quei raccomandatari marittimi abilitati dall'Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto. Tramite essi - in collegamento telematico con il Centro elaborazione dati della Direzione generale per la motorizzazione - l'utente può espletare le formalità di iscrizione e cancellazione delle unità da diporto e di rilascio e aggiornamento dei documenti di bordo. Lo sportello è l'interfaccia tra utenza della nautica e Amministrazione (Ufficio di conservatoria centrale delle unità da diporto) per quanto attiene le pratiche amministrative inerenti al diporto nautico.



conformità UE) rilasciata dal costruttore alle unità marcate CE oppure - per quelle non marcate CE - dall'attestazione di idoneità, rilasciata da un organismo tecnico scelto dal proprietario, mentre lo Sportello telematico del diportista - sulla base di tali documenti e senza effettuare alcuna ispezione - rilascia direttamente, all'atto dell'immatricolazione, il certificato di sicurezza;

- visita periodica, che viene effettuata, per le navi, a cura dell'organismo tecnico autorizzato ai sensi del decreto legislativo n. 104/2011 e dell'ufficio marittimo (ufficio circondariale marittimo) nella cui giurisdizione l'unità si trova e, per le imbarcazioni, a cura del solo organismo tecnico notificato o autorizzato; la periodicità è fissata in 5 anni, tranne la prima che si effettua dopo 8 anni dall'immatricolazione dell'unità (se si tratta di navi da diporto o di imbarcazioni abilitate



alla navigazione senza limiti dalla costa o di categoria A o B) oppure dopo 10 anni dall'immatricolazione (se si tratta di imbarcazioni abilitate entro 6 miglia dalla costa o di categoria C o D). La visita per le imbarcazioni viene eseguita da un organismo tecnico notificato oppure autorizzato ai sensi del decreto legislativo n. 104/2011 (scelto dal proprietario o dall'eventuale utilizzatore in leasing dell'unità), che rilascia un'attestazione di idoneità. Sulla base di tale attestazione, lo Sportello telematico del diportista provvede al rinnovo del certificato di sicurezza. Per le navi da diporto, invece, lo Sportello telematico del diportista rinnova il certificato di sicurezza sulla base sia della dichiarazione ai fini delle annotazioni di sicurezza, rilasciata dall'organismo tecnico autorizzato, che dell'attestazione di eseguita visita alle dotazioni di sicurezza a cura dell'autorità marittima;

- visita occasionale, che va effettuata, a cura degli stessi soggetti che eseguono le visite periodiche, quando, a seguito di gravi avarie o per innovazioni apportate o per mutamenti alle caratteristiche tecniche dell'unità, siano variate le condizioni in base alle quali era stato rilasciato il certificato di sicurezza, imponendosi la sua conferma di validità (convalida); la visita occasionale, oltre che a richiesta del proprietario, può anche essere disposta dall'autorità marittima (consolare, se all'estero) o dall'ufficio motorizzazione civile, qualora ritenga che siano venute meno le condizioni in base alle quali era stato rilasciato il certificato di sicurezza.

Il certificato di sicurezza ha naturalmente le stesse scadenze previste per le visite periodiche (8 o 10 anni per il primo rinnovo e 5 anni per i

successivi rinnovi, con una tolleranza massima di sei mesi,⁽⁵⁾ salvo eventuale necessità di convalida tramite visita occasionale).

Il certificato di sicurezza, i cui estremi vengono annotati tramite un tagliando di aggiornamento anche sulla licenza di navigazione, è un documento di bordo.

Le unità da diporto con certificato di sicurezza scaduto possono effettuare soltanto navigazione di trasferimento (c.d. navigazione occasionale o per lavori, ad esempio per raggiungere il luogo dove eseguire lavori di manutenzione, riparazione o trasformazione) su autorizzazione dell'autorità marittima, che può indicare prescrizioni particolari da osservare in relazione alla durata del viaggio e alle condizioni meteomarine. Allo stesso modo, l'autorità marittima può autorizzare con prescrizioni particolari le prove di navigazione per unità da diporto di nuova costruzione (e quindi prive di certificato di sicurezza) o che abbiano subito lavori di riparazione o trasformazione (e quindi con certificato di sicurezza da convalidare), qualora il cantiere navale o l'officina meccanica non siano provvisti di targa prova da utilizzare allo scopo.

Apparato radio di bordo

Tra le dotazioni di sicurezza delle unità da diporto, che esamineremo in seguito, rientra l'impianto ricetrasmittente, cioè la radio di bordo. È

(5) La Direzione generale per il trasporto marittimo ha disposto che le visite di rinnovo debbano avvenire entro il limite di sei mesi dalla scadenza del certificato, altrimenti si dovrà procedere ad una visita occasionale (molto più dettagliata della visita periodica) per la sua convalida.



obbligatoria per tutte le navi da diporto (impianto in radiotelegrafia ad onde elettromagnetiche) e per i natanti e le imbarcazioni da diporto solo quando navigano (effettivamente) oltre le 6 miglia dalla costa (apparecchio ad onde metriche - VHF - anche di tipo portatile).

Gli apparecchi radio per il servizio marittimo possono essere utilizzati in due modi:

- per il traffico di corrispondenza pubblica;
- esclusivamente per il traffico di sicurezza, cioè solo per il soccorso.

Nel primo caso la loro gestione è obbligatoriamente affidata ad una delle società titolari dell'autorizzazione generale del Ministero delle imprese e del made in Italy per il servizio radiomobile marittimo, gestione che comporta un canone annuale a carico dell'utente. Nel secondo caso, invece, non sussiste l'obbligo di affidamento in gestione a dette società.

L'installazione di un impianto radio (come anche l'utilizzo di un VHF portatile, c.d. palmare) a bordo comporta:

- se si tratta di apparecchio che effettua servizio di corrispondenza pubblica oppure se è sprovvisto di certificazione di conformità rilasciata dal costruttore, il collaudo dell'impianto a cura degli ispettorati territoriali del Ministero delle imprese e del made in Italy (negli altri casi il collaudo non è necessario);
- il rilascio della licenza di esercizio di impianto radiotelefonico da parte dell'ispettorato territoriale competente del Ministero delle imprese e del made in Italy (nell'attesa viene rilasciata all'utente una licenza provvisoria);
- l'assegnazione all'unità del nominativo internazionale di chiamata;
- il conseguimento da parte dell'utente (operatore responsabile della stazione di bordo) del certificato limitato di radiotelefonista,⁽⁶⁾ rilasciato dall'ispettorato territoriale competente del Ministero delle imprese e del made in Italy.

Sia il certificato limitato di radiotelefonista che la licenza di esercizio dell'impianto radiotelefonico costituiscono documenti di bordo.

La domanda per la licenza di esercizio, obbligatoria per tutti gli ap-



parati radio di bordo fissi o portatili, deve essere presentata ad uno Sportello telematico del diportista, che:

- assegna il nominativo internazionale;
- rilascia la licenza provvisoria di esercizio (valida fino all'acquisizione di quella definitiva);
- trasmette all'ispettorato territoriale del Ministero delle imprese e del

⁽⁶⁾ Per utilizzare qualsiasi apparecchio VHF, sia palmare che fisso, è obbligatorio possedere il certificato limitato di radiotelefonista. Tale patentino viene rilasciato, senza esami, dagli ispettorati territoriali del Ministero delle imprese e del made in Italy ed è valido su unità da diporto e navi commerciali fino a 150 tonnellate di stazza lorda e con apparecchi di potenza non superiore ai 60 Watt.



made in Italy la documentazione per il rilascio della licenza definitiva. La licenza è riferita all'apparato radiotelefonico di bordo richiesto ed è sostituita solo in caso di cambio dell'apparato stesso oppure aggiornata in caso di cambio del proprietario o dell'armatore dell'unità da diporto.

Per i natanti da diporto, la richiesta di licenza deve essere presentata all'ispettorato territoriale avente giurisdizione sul luogo in cui il richiedente ha la propria residenza. Il medesimo ispettorato provvede ad assegnare un indicativo di chiamata di identificazione, valido indipendentemente dall'unità su cui l'apparato è installato e rilascia entro 45 giorni la licenza di esercizio.

Tabella riepilogativa dei documenti di bordo

Documento	Natanti	Imbarcazioni	Navi
• Licenza di navigazione	-	Sì	Sì
• Certificato di sicurezza	-	Sì	Sì
• Assicurazione RC	Sì ⁽¹⁾	Sì ⁽¹⁾	Sì
• Dichiarazione di potenza del motore	Sì	Sì ⁽²⁾	-
• Licenza d'esercizio impianto radiotelefonico	Sì se VHF a bordo ⁽³⁾	Sì se VHF a bordo ⁽³⁾	Sì
• Certificato limitato di radiotelefonista	Sì se VHF a bordo ⁽⁴⁾	Sì se VHF a bordo ⁽⁴⁾	Sì

⁽¹⁾ Eccetto le unità a vela e a remi.

⁽²⁾ Solo per motori fuoribordo.

⁽³⁾ L'apparato radio è obbligatorio se si naviga oltre sei miglia dalla costa, ma la licenza è comunque necessaria quando esiste un apparato, anche portatile, a bordo.

⁽⁴⁾ Se c'è VHF a bordo, è comunque necessaria persona munita di tale certificato.

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



Per un futuro senza violenze

di Antonio Cosentino *

Nella giornata del 25 novembre la LNI si unisce alla lotta contro le violenze sulle donne.

Dal 1999 il 25 novembre è la Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne, istituita con una risoluzione Onu per ricordare le sorelle Mirabal, tre attiviste politiche dominicane uccise in quel giorno del 1960 per ordine del dittatore Rafael Leónidas Trujillo. Una ricorrenza istituita dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite, che in questa data invita i governi, le organizzazioni internazionali e le ONG a organizzare attività volte a sensibilizzare l'opinione pubblica su una delle più devastanti violazioni dei diritti umani. Un tema purtroppo sempre al centro delle cronache; parlarne e con-





alla vita spezzata di una giovane, a una persona umiliata verbalmente o nei gesti della vita di ogni giorno, in famiglia, nei luoghi di lavoro, a scuola, avvertiamo che dietro queste violenze c'è il fallimento di una società che non riesce a promuovere reali rapporti paritari tra donne e uomini [...]». La Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne richiama tutti a un rinnovato, personale, impegno. La Lega Navale Italiana si unisce alla lotta nell'importante data e lancia la campagna «Una cima rossa per fermare la violenza sulle donne», con una serie di eventi organizzati dalle Sezioni e Delegazioni in tutta Italia. «Assistiamo ogni giorno a femminicidi ed episodi di violenza contro le donne, atti che suscitano orrore e sdegno», ha evidenziato il presidente nazionale della Lega Navale Italiana, ammiraglio Donato Marzano. «La Lega Navale Italiana, come ente pubblico e associazione che conta oltre 55mila soci, di cui 14 mila donne di tutte le età, vuole contribuire ad imprimere un deciso cambio di rotta», prosegue l'ammiraglio Marzano, «con una campagna di sensibilizzazione nazionale che mira non solo a condannare ogni forma di violenza e di sopruso sulle donne, ma anche ad affermare come il mare e la cultura

Alcune locandine delle attività organizzate dalle sezioni e delegazioni della LNI in occasione della Giornata internazionale per l'eliminazione delle violenze sulle donne. Sopra attività delle Sezioni di Numana (AN), Palermo a destra quella di Formia.



marittima possano essere portatori di valori quali la solidarietà e il rispetto. Abbiamo deciso di testimoniare con una cima rossa, che rappresenta un mezzo di salvataggio per chi è in difficoltà in mare come le donne vittime di violenza». Molte le iniziative promosse; solo per citarne alcune segnaliamo: la Delegazione di Torre Annunziata ha organizzato un gazebo nella villa comunale per la campagna di sensibilizzazione al problema e di ascolto, mentre la Delegazione di San Giovanni a Teduccio e San Giorgio in provincia di Napoli ha organizzato una campagna di sensibilizzazione

invitando a bordo per una veleggiata le associazioni che assistono le donne vittime di violenza per un confronto sul fenomeno. La Sezione di Genova Centro ha avviato un progetto con l'Associazione Sc' Art «Creazioni al Fresco», che promuove percorsi di inclusione sociale al fine di dare opportunità di lavoro alle donne della Sezione femminile della Casa circondariale di Genova-Pontedecimo mediante il riciclo e la confezione di accessori, elementi d'arredo per la casa e oggetti per l'ufficio utilizzando materiali dismessi come vele, tele di ombrelli, striscioni pubblicitari, ecc., promuovendo, inoltre, una cul-



tura contraria allo spreco. Tale iniziativa è volta a far recuperare alle donne detenute fiducia in sé e a pensare a una propria progettualità per il futuro. La Sezione e il Comune di Cupra Marittima, in provincia di Ascoli Piceno, hanno aderito insieme all'iniziativa appendendo il simbolo e il manifesto della campagna LNI intrecciato a una cima rossa nei luoghi di interesse della città. La Sezione di Acitrezza ha aderito alla campagna nazionale organizzando un incontro di sensibilizzazione con alcuni magistrati esperti di casi di violenza contro le donne. In questa Giornata internazionale tutta l'Italia della Lega Navale Italiana era unita idealmente con una cima rossa, con l'obiettivo di sensibilizzare tutti i soci che si rendono parte attiva per l'eliminazione della violenza contro le donne.

* giornalista.



Inclusione e identità sociale tra gli obiettivi di **#NonSoloSport**

Tema a cui la Lega Navale Italiana dedica da sempre particolare attenzione.



di Anita Fiaschetti *

#NonSoloSport è questo il nome del progetto di informazione promosso dal Comitato Italiano Paralimpico - Regione Lazio e presentato lo scorso 6 dicembre presso la sala multimediale del CIP. Un evento che si è svolto nel mese in cui viene celebrata la Giornata internazionale delle persone con disabilità (3 dicembre), tema a cui la Lega Navale Italiana dedica da sempre particolare attenzione. Un invito coinvolgente quello di #NonSoloSport, rivolto ai giovani della regione Lazio per scoprire e abbracciare il mondo dello sport, superando il paradigma della disabilità come limite e liberando la mente da pregiudizi.

«Le problematiche per chi pratica sport pa-

ralimpico sono diverse. L'accessibilità, il trasporto, l'accesso agli ausili, le barriere architettoniche, la scarsità di società sportive e la diversa distribuzione sul territorio sono tra le più frequenti.

A queste si affianca la mancanza di informazione e di cultura: ed è su questo aspetto che abbiamo deciso di lavorare. Attraverso la comunicazione vogliamo aumentare la conoscenza e la consapevolezza di tutti quei giovani che ancora non hanno trovato la propria strada. Vogliamo far capire loro che ci sono tante opportunità, che si può fare sport a qualsiasi livello senza diventare per forza campio-

Nella foto a sinistra: Miriam Candida, Manuel Bortuzzo, Marco Iannuzzi; sopra: gli ideatori di #NonSoloSport.

Al via il progetto di informazione e sensibilizzazione promosso dal Comitato Italiano Paralimpico - Regione Lazio.

ni e che ci si può divertire. Vogliamo promuovere la cultura paralimpica: è su questa che si creano le basi affinché tutte le problematiche prima elencate possano cadere», ha dichiarato Marco Iannuzzi, Presidente CIP Lazio.

Il messaggio di #NonSoloSport, autentico e radicato nelle esperienze di tre atleti con disabilità, è stato trasformato in uno spot appassionante che mira a ispirare e motivare il pubblico dei giovani sulle infinite opportunità offerte dallo sport. Uno spot che incarna la vera essenza dello sport paralimpico, trasmettendo emozioni e successi che vanno al di là della competizione. «#NonSoloSport è più di uno spot: è un invito aperto a tutti i giovani a scoprire la bellezza dello sport e a trasformare le proprie vite attraverso l'attività fisica. È voglia di mettersi in gioco, di riscatto, di rivincita, di condivisione e di gioia. Non è solo sport quello che facciamo», ha aggiunto Marco Iannuzzi.

L'evento del 6 dicembre segna un momento significativo per il territorio, dando il via a una serie di iniziative sportive che si protrarranno per l'intero 2024, anno importante per gli atleti che parteciperanno alle Paralimpiadi di Parigi e verso i quali il CIP si impegna a coltivare i valori dello sport e a promuovere un ambiente inclusivo, dove ognuno possa trovare il proprio spazio senza distinzioni. Alla conferenza stampa hanno preso parte anche: Jacopo Galotta, project manager del Piano Informativo; Massimiliano Maselli, assessore ai servizi sociali, disabilità, servizi alla persona della Regione Lazio; Sonia La Rocca, delegata dell'assessore regionale allo sport Elena Palazzo; il colonnello R.O. Pasquale Barriera, capo sezione delle attività sportive del Gruppo Sportivo Paralimpico della Difesa; Riccardo Valori, presidente CONI Lazio e Roberto



Paralimpico e vicepresidente vicario CIP.

Particolarmente significativi gli interventi degli atleti Manuel Bortuzzo e Miriam Candida, che hanno testimoniato quanto lo sport sia stato utile loro per ritrovare un'identità sociale e un benessere psicofisico. «In questo video ho visto quanto ho vissuto: le immagini sono vere e autentiche. Nel momento in cui si dà la possibilità a un ragazzo con disabilità di avvicinarsi allo sport gli si regala una seconda vita, come è successo a me. Se deve esserci un cambiamento è giusto che parta dai giovani, ma la cosa importante e delicata da fare resta convincerli all'avvicinamento vero e proprio allo sport. Non c'è cosa più bella che parlare alle persone e poi ritrovarsi a gareggiare insieme», ha concluso Manuel Bortuzzo.

* giornalista.

di Maria Cristina Sabatini *

Un famoso detto popolare recita: «Non ci sono più le mezze stagioni». In effetti, già da alcuni anni, siamo spettatori diretti di repentini cambi climatici. Conoscere e prevedere il tempo meteorologico è fondamentale, soprattutto quando si decida di andar per mare. A tale proposito, abbiamo intervistato Gianfranco Meggiorin, fondatore e presidente di Navimeteo. Con 33 anni di attività nel mondo dei servizi meteo, Meggiorin può essere davvero considerato il «guru» delle previsioni meteorologiche, gli abbiamo chie-

Ventotene 9 settembre 2015. Tromba d'aria sull'isola, uno scorcio della spiaggia sottostante il Faro della Marina Militare. Foto di Antonio Cosentino.

sto di fornirci qualche «consiglio» utile per i naviganti.

Che cos'è Navimeteo?

Navimeteo è un centro specializzato di supporto meteorologico alla navigazione e alle attività marittime. È attivo dal 2000 ed è situato nel Porto di Chiavari. È operativo H24/7 con copertura globale. Il gruppo di lavoro è composto da 10 operativi ed è in graduale crescita visto l'incremento della domanda. I settori principali in cui opera sono le navi da crociera, le flotte traghetti, i rimorchiatori, i lavori marittimi, i porti e marina, gli yachts e le imbarcazioni d'altura. Navimeteo collabora anche con alcuni centri di formazione marittima, quali l'Accademia Mercantile, La Belle Classe Academy dello Yacht Club di Monaco e varie scuole nautiche incluse alcune sezioni della Lega Navale. I corsi si svilup-



Consigli per naviganti:

intervista a Gianfranco Meggiorin, presidente di Navimeteo.





Meggiorin: «Un buon marinaio non può cambiare il tempo, ma sa capire il momento di cambiare rotta».



pano in presenza e online su vari livelli. La comprensione del tempo sul mare è un tema di grande interesse per tutti i naviganti.

Ci sono state innovazioni nel settore delle previsioni meteo marine che, secondo lei, hanno fatto davvero la differenza?

Le innovazioni, specie nell'ultimo ventennio, sono state incredibili. Tutto ciò che un tempo era ad uso esclusivo dei meteorologi oggi è accessibile a tutti. Pensate alle fonti meteo diffuse via internet, alle immagini satellitari, ai radar, alla modellistica ambientale, alle reti osservative, ma non solo: ai simulatori di rotta, ai sistemi di tracking delle unità in mare. È un nuovo affascinante universo. Oggi abbiamo a disposizione molte informazioni ma sarebbe un grande errore credere che tutte le risposte meteo si trovino in un computer. La capacità di osservare, interpretare, capire, restano fondamentali. Nonostante le tecnologie, l'uomo di mare, con la sua esperienza, i suoi dubbi e preoccupazioni e le sue determinazioni resta saldamente al timone delle decisioni da prendere. Credetemi, le tecnologie sono uno straordinario ausilio per una navigazione più favorevole e sicura ma serve il ragionamento. Oggi come un tempo.

Cosa bisognerebbe sempre tenere a mente prima di andar per mare?

La consapevolezza che anche il più accurato dei modelli e dei bollettini può sbagliare. Specie nel Mediterraneo, dove a causa dei rilievi orografici le situazioni possono diventare più turbolente e complesse da interpretare, in particolare in vicinanza delle coste. Ecco, in determinate situazioni il tempo sulle coste è assai meno facile da interpretare che quello in mare aperto.

Vale davvero la pena di ragionare il meteo ascoltando innanzitutto le fonti istituzionali di riferimento, senza le quali ogni centro privato, incluso Navimeteo, avrebbe gli occhi bendati. Consultate i bollettini e cercate di capirne il senso e le variabili. Fatevi domande facili per trovare risposte semplici alle vostre decisioni.

E cosa invece NON si dovrebbe mai fare?

Un buon marinaio non può cambiare il tempo, ma sa capire il momento di cambiare rotta. Ecco, il problema principale risiede nell'ostinazione di voler seguire a tutti i costi un programma o una rotta anche quando le condizioni imporrebbero una scelta diversa e più sicura. Non vi è nulla da dimostrare; in mare la sicurezza è la priorità assoluta.

Quanto tempo prima possiamo ritenere una previsione attendibile?

La risposta dipende dall'evoluzione meteo. Vi sono condizioni stabili e anticicloniche dove l'indice di affidabilità è altissimo e tutti i modelli concordano su ciò che avverrà ma quando il tempo evolve dal buono al cattivo o viceversa, le previsioni devono essere costantemente aggiornate e a breve termine. Gli errori si amplificano e gli scenari cambiano anche nell'arco di poche ore. La risposta forse non chiarisce quanto voluto, ma è ciò che abbiamo imparato nel nostro lavoro. L'affidabilità varia e di molto.

Assistiamo sempre più frequentemente a fenomeni meteorologici violenti dovuti al cambiamento climatico. Sono sempre prevedibili anche in mare? Può darci qualche consiglio?

Il consiglio è di seguire due metodi in parallelo. Uno è il «forecasting» ovvero fare riferimento alle previsioni per oggi, domani e i prossimi giorni. Non credo alle previsioni nel Mediterraneo che vanno oltre i 4-5 giorni di «outlook». L'altro è il «nowcasting», che utilizza sistemi moderni quali il radar, il lightning detection, le immagini satellitari, le osservazioni per monitorare nel brevissimo termine un fenomeno intenso che potrebbe essere sfuggito all'attività previsionale.

* giornalista.



i fiumi sono la chiave per la

pulizia del mare

di Emanuele Scigliuzzo *

Attraverso i corsi di acqua interni arriva al mare l'80% della plastica. La Legge Salvamare, di cui la Lega Navale è sostenitrice, non ha visto ancora l'approvazione dei decreti attuativi, a distanza di due anni.

Ci sono voluti quattro anni per approvare una legge che ad oggi è rimasta ferma sulla carta, chiusa nei cassetti della politica che con lentezza straziante ha concluso l'iter di approvazione. Una lentezza quasi da condannato che si avvicina al patibolo, ma ad essere in pericolo siamo tutti noi se continuiamo a far finta di volerci prendere cura del pianeta, senza realmente fare qualcosa di concreto. L'ambiente, il mare, gli ecosistemi non solo marini, non si salvano a parole, ma con i fatti. E questi gesti concreti sono quelli che mancano e, quelli previsti dalla Legge Salvamare, non possono essere ancora messi in atto. Come è possibile che dopo quattro estenuanti anni di attesa e tanti proclami per aver raggiunto il traguardo dell'approvazione, oggi è come se non fosse successo nulla? Era l'11 maggio dello scorso anno quando anche la Lega Navale esultava insieme a Marevivo, promotrice del testo, Federazione del Mare, Assonave, Assoporti, Confindustria Nautica, Confitarma, Feder-

pesca, Lega Italiana Vela, Stazione Zoologica Anton Dohrn e La Grande Onda e i quasi 100 000 firmatari della petizione, perché finalmente la politica aveva detto SÌ alla Legge Salvamare. Un testo voluto e sostenuto da quanti il mare lo vivono, lo amano e vogliono proteggerlo, proprio come i soci della nostra associazione. Un testo giudicato in modo positivo dai tecnici e dagli addetti ai lavori che prevede la possibilità di fare piccoli passi per invertire la rotta e iniziare a restituire la salute al mare. Quel benessere che ogni giorno, con scelte sciagurate e suicide, contribuiamo a ridurre. Oggi, dopo quasi due anni, la politica continua a non approvare gli emendamenti indispensabili affinché la Legge possa trovare applicazione nella realtà. Quindi, la plastica che finisce nelle reti non può essere riportata a terra per essere correttamente smaltita, altrimenti i pescatori rischierebbero di essere incriminati per attività illecita; non sono state avviate campagne di sensibilizzazione per gli addetti ai lavori o campagne di educazione

nelle scuole; né disciplinata l'installazione di dissalatori o regolamentati gli impianti di acquacoltura. E non può essere attuata neanche la raccolta dei rifiuti galleggianti nei fiumi che, sebbene possa apparire banale, in realtà è fondamentale. Tutto è lasciato a singole e poche iniziative. I corsi di acqua interni sono nastri trasportatori di rifiuti che finiscono nelle acque libere, dove poi individuarli e raccogliarli diventa inevitabilmente più complicato e dispendioso. Secondo uno studio dell'agenzia scientifica nazionale australiana, il Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (Csiro), sarebbero 14 milioni le tonnellate nelle profondità dell'oceano, ovvero, sempre secondo questo studio, oltre il doppio di quella presente in superficie che risale dopo essere stata ridotta di peso e dimensione dalla permanenza in acqua.

La Lega Navale Italiana conosce bene l'importanza della raccolta della plastica in mare e le difficoltà connesse. Si è concluso infatti, il pro-

getto di citizen science Sea-PaCS (acronimo di Participatory Citizen Science against Marine Pollution), sostenuto con fondi europei. Sei mesi di attività nella città di Anzio, con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza sulle conseguenze dell'inquinamento marino da plastica sulla biodiversità locale e promuovere comportamenti virtuosi e sostenibili. Innumerevoli poi le iniziative su tutto il territorio nazionale per la pulizia delle spiagge, promosse dalle diverse sezioni. Evitare che la plastica finisca in mare o che vi faccia ritorno, è un'azione indispensabile ed è il primo passo per permettere al mare di rimanere pulito. Per evitare inoltre il continuo accumulare dell'enorme quantità di rifiuti che potrebbero soffocare il mare, sarebbe decisivo fermarli prima della foce dei fiumi. Già dal 1988 l'Associazione Marevivo sperimentò la raccolta sul fiume Sarno per replicare l'esperimento sul Tevere nel 1992. Nel 2018 invece, sempre sul fiume della capitale, vennero installate delle panne con il

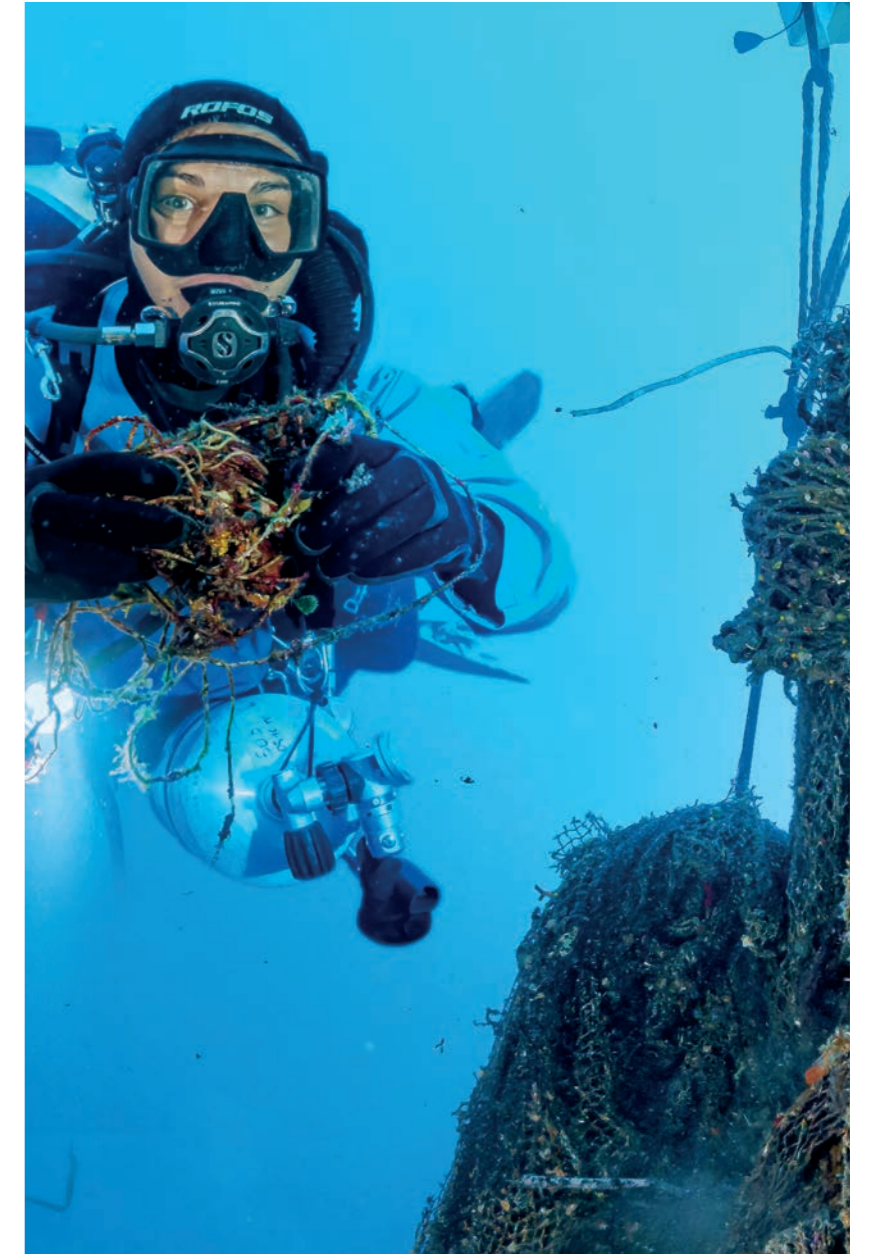


progetto «Il fiume Salva il mare», attraverso il quale furono raccolti 1700 kg di plastica. «I corsi d'acqua rappresentano non solo un luogo di passaggio obbligato per circa l'80% della plastica mal gestita, ma anche l'ultima zona presidabile dall'uomo prima del grande blu. I corsi d'acqua e la sicurezza idrica, come detto nell'ultimo Forum Economico Mondiale rappresentano la ragnatela che tiene insieme la rete di sfide su cibo, energia, clima, crescita economia e sicurezza che l'economia mondiale dovrà affrontare in tutte le sue forme nei prossimi decenni», così Alex Bellini, Esploratore e Cavaliere del Mare di Marevivo. Alex Bellini è autore



del progetto «10 Rivers One Ocean», con cui sta attraversando i 10 fiumi più inquinati del pianeta, documentando il viaggio della plastica prima di arrivare al mare. Secondo uno studio pubblicato su Science Advances nel 2021, i fiumi sono i responsabili dell'80% della plastica presente in mare. E non sono solo quelli più grandi o quelli dei Paesi maggiormente industrializzati, ma quelli che attraversano aree densamente abitate.

Secondo uno studio tedesco pubblicato sulla rivista Environmental Science & Technology dell'American Chemical Society, sarebbero 10 i fiumi che da soli trasporterebbero il 90% dell'inquinamento dei mari. Ridurre il loro carico di materiale plastico attraverso una gestione dei rifiuti aiuterebbe in modo notevole l'ambiente globale. I corsi d'acqua in questione sarebbero: il fiume Azzurro, che si riversa nel Mare Cinese Orientale; Indo, Mar Arabico; Fiume Giallo, Mar Giallo; Hai He, Mar Giallo; Nilo, Mar Mediterraneo; Gange, Golfo del Bengala; Fiume delle Perle, Mar Cinese Meridionale; Fiume Amur, Mare di Ochotsk; Niger, Golfo di Guinea; Mekong, Mar Cinese Meridionale. Oggi sono molteplici i sistemi di raccolta dei rifiuti messi ideati da diverse aziende. Tutti tecnologicamente avanzati che si muovono in



sintonia con le correnti o che rispettano la navigazione alzandosi e inabissandosi al momento giusto. Una tecnologia che però deve essere messa in atto, calata dalle rive dei fiumi per fare quello per cui è stata ideata: raccogliere plastica. La responsabilità dell'inquinamento dei mari dipende da tutti noi. Se una bottiglietta non viene smaltita correttamente da chi la utilizza, probabilmente finirà per inquinare. Se i paesi non attuano politiche di sensibilizzazione, resterà questo un tema poco considerato. Se l'inquinamento continuerà a crescere e resteremo inermi a guardare il mare morire, soffocato dai rifiuti, la responsabilità sarà del genere umano, l'animale che si considera diverso dalle altre specie per la sua intelligenza.

* giornalista.



Sicurezza in mare?

Ne parliamo con la Scuola Italiana
Cani di Salvataggio

di Fabio Dal Cin *

La Scuola Italiana Cani Salvataggio (SICS), in materia di sicurezza in mare, opera da diversi anni in sinergia con le sezioni della Lega Navale Italiana.

Il cane, si sa, è il miglior amico dell'uomo! Quando al binomio uomo-cane si associa anche una naturale predisposizione acquatica dei nostri amici a quattro zampe possono nascere grandi progetti. La Scuola Italiana Cani Salvataggio (SICS), in materia di sicurezza in mare e promozione, specie tra i più giovani, della cultura del mare, opera da diversi anni in sinergia con le sezioni della Lega Navale Italiana. Dalla sezione della LNI di Reggio Calabria, ambito eventi organizzati per la "Giornata del mare", alla sezione della LNI Lido di Ostia, ambito manifestazione "Paladini del mare", sono molteplici le attività sviluppate con la SICS. Conosciamo più da vicino la loro "mission" grazie alla disponibilità di Nicola Sansonetti, delegato regionale della Scuola Italiana Cani

Salvataggio (SICS), presente alla diciannovesima edizione del Salone Nautico di Puglia a Brindisi con diverse unità cinofile.

Nicola, Scuola Italiana Cani Salvataggio, di cosa si tratta?

La Scuola Italiana Cani Salvataggio è la più grande organizzazione mondiale dedicata alla preparazione dei cani da salvataggio nautico e dei loro conduttori; è una associazione di volontariato di Protezione Civile senza scopo di lucro. Il brevetto SICS (Scuola Italiana Cani Salvataggio) prevede per le Unità Cinofile la possibilità di operare in supporto della sicurezza balneare in qualità di operatori di Protezione Civile. In oltre 30 anni di attività, le Unità Cinofile SICS hanno salvato la vita a centinaia di persone, rendendo l'organizzazione stimata ed apprezzata da tutti

gli organismi che si occupano di sicurezza in mare. L'associazione dispone di una squadra operativa di 350 Unità Cinofile, dislocate su tutto il territorio nazionale, che lavorano in regime di volontariato di Protezione Civile, in progetti di sicurezza balneare in molti comuni e regioni italiane, principalmente in affiancamento alla Guardia Costiera o ad altri enti impegnati nella sicurezza in acqua.

Quali tipi di razze sono più predisposte ad operare in questi contesti?

Le razze principalmente utilizzate sono quelle tipicamente acquatiche, come il Labrador, il Golden e il Terranova; sono cani con elevata acquaticità, pelo idrorepellente, e hanno, rispetto ad altre razze, un'innata predisposizione per «l'elemento acqua». Il ruolo del cane è principalmente quello di supportare



L'operatore durante la fase di rientro, la più difficile e la più faticosa, durante la quale, proprio grazie alla sinergia tra uomo, e cane si riesce a garantire una maggior sicurezza e un più veloce trasporto a riva.

Parliamo della capacità d'intervento dell'unità cinofila.

La filosofia addestrativa della SICS usa esclusivamente metodi gentili e si basa sulla ricerca di una strettissima relazione tra il cane e il suo conduttore, i quali effettuano un addestramento completo, sia nell'obbedienza a terra sia nel salvataggio in acqua, fino a diventare una coppia incredibilmente affiatata. Le Unità Cinofile Operative vengono addestrate a operare in qualsiasi condizione meteo-marina e su ogni tipo di mezzo, dalla motovedetta, all'acquascooter, fino all'elicottero, dal quale possono anche lanciarsi direttamente in acqua per effettuare operazioni di salvataggio. La potenza di traino del cane permette all'operatore (conduttore) di effettuare interventi impossibili da realizzare per il solo bagnino, come ad esempio trainare a riva fino a tre persone contemporaneamente. Spesso ci addestriamo per essere pronti ad eventuali emergenze, come l'esercitazione complessa organizzata nello scorso mese di luglio a Margherita di Savoia (BAT) dalla Capitaneria di Porto di Barletta denominata «Adriatic Tornado 2023» dove, simulando l'arrivo di un tornado sulla spiaggia e attuando il piano collettivo di salvamento del litorale, sono state effettuate tutte le operazioni

atte a mettere in sicurezza i bagnanti presenti. Nello specifico le nostre Unità Cinofile hanno provveduto, assieme all'assistente bagnanti del Lido, a soccorrere a 200 m dalla riva due bagnanti in difficoltà e in stato di shock, con il supporto del personale della guardia costiera e l'affidamento al personale sanitario (AVM).

Ci sono stati casi reali?

Ogni anno le Unità Cinofile SICS effettuano decine di interventi di salvataggio, con una media di circa 35 persone salvate ogni estate. Un intervento molto particolare si è verificato a Tarquinia, dove 3 unità cinofile hanno salvato 15 persone. Una giornata di mare mosso dove tre famiglie con bambini si sono trovate in difficoltà per via delle forti correnti, veri e propri vortici che avevano allontanato dalla riva i mal capitati. In queste condizioni sono intervenute le nostre unità con pieno successo delle operazioni di salvataggio. Ci addestriamo proprio per essere pronti in queste situazioni meteo-marine.

Chi sono i ragazzi della SICS?

Non parlerei di «ragazzi», ma di binomio cane-conduttore; il brevetto è per tutti e due, difatti, scherzando, amiamo definirli «Squadre a sei zampe». Ad integrazione, i ragazzi prendono anche il brevetto da assistente bagnanti. Le nostre unità cinofile sono presenti, tramite accordi con i Comuni, presso le spiagge libere e prive quindi di sorveglianza. Qui



stabiliscono la loro postazione. In Italia siamo 400 unità cinofile brevettate distribuite nei mesi di luglio e agosto lungo i lidi di tutta la penisola. Le nostre Unità Cinofile sulle spiagge dove sono presenti, diventano presto i beniamini di adulti e bambini, trasformando la giornata lavorativa tra gli ombrelloni in relazioni con il pubblico, prevenzione, educazione ai temi della sicurezza, dell'ambiente, della natura. Oltre all'attività di salvaguardia della vita umana in acqua, svolta durante la stagione balneare, le Unità Cinofile Scuola Italiana Cani Salvataggio sono impegnate in molteplici progetti a carattere sociale, dalla sensibilizzazione nelle scuole sui temi della sicurezza in mare, all'educazione ambientale, al supporto ai diversamente abili, fino al sostegno nei reparti pediatrici e negli hospice.

Da quanto tempo operate?

La scuola quest'anno compie trentasei anni di attività. È stata costituita infatti a Milano da Ferruccio Pilenga, suo ideatore e fondatore. Operiamo in Italia, ma stiamo condividendo le nostre esperienze nel settore in tutta Europa e in America. L'ultimo supporto ci è stato chiesto dalle strutture organizzative che seguono il soccorso canadese. Un'esigenza alla quale abbiamo risposto mettendo a disposizione due istruttori. La Scuola Italiana Cani Salvataggio è inoltre l'unica struttura a livello europeo ad organizzare annualmente corsi di Elisoccorso per Cani da Salvataggio e collaborare regolarmente nel corso

di svariate esercitazioni con tutti i nuclei elicotteristi italiani (Soccorso Aereo Aeronautica Militare Italiana, Guardia di Finanza, Protezione Civile, Carabinieri, Vigili del Fuoco Polizia, Eliwork, ecc.).

Avete collaborato in molte occasioni con la Lega Navale Italiana?

La SICS ha stipulato anni fa un accordo quadro nazionale con la Lega Navale Italiana volto proprio a promuovere collaborazioni soprattutto in ambito di promozione e sensibilizzazione sui temi della sicurezza balneare e del rispetto dell'ambiente. Anche grazie a questa collaborazione sono state effettuate numerose attività dimostrative con le Unità Cinofile SICS soprattutto in Sicilia e nel Lazio. L'accordo è ormai scaduto e ci auguriamo che venga rinnovato anche per gli anni a venire.

Un messaggio per chi desidera diventare un volontario.

La SICS è aperta a chiunque desideri impegnarsi con il proprio cane, sia in attività operative in acqua sia in attività a carattere sociale svolte a terra, ad esempio nelle scuole o negli ospedali. Nella maggior parte delle regioni italiane è attivo un Centro di Formazione riconosciuto, l'elenco dei Centri SICS è consultabile sul sito www.scuolacanisalvataggio.it

* ufficiale della Marina Militare, giornalista freelance.



Un antico mestiere mantiene in vita gli scafi in legno:

IL CALAFATAGGIO



di Roberto Petrucci *
foto di Camilla Zoppis

Le querce sono una importante presenza sulle colline marchigiane sia perché costituiscono un elemento del paesaggio sia perché l'abbondanza di quel legno ha permesso all'inizio del '900 lo sviluppo della cantieristica e dei mestieri a questa collegati.

Il legno di quercia, una volta stagionato, è particolarmente adatto alla costruzione dell'opera viva, la parte dello scafo che è a contatto con l'acqua. In Adriatico le lance e i trabaccoli assicuravano i commerci tra le città della costa e rifornivano di pesce le mense.

Il calafataggio (o calafatura) era un momento importante della preparazione dello scafo perché ne garantiva la impermeabilizzazione e la durata nel tempo; a questa fase della costruzione della imbarcazione provvedeva il maestro d'ascia. Il legname è stato sostituito, superato dall'acciaio e dalla vetroresina, ma i maestri d'ascia continuano ad esercitare il loro antico mestiere nella annuale manutenzione delle carene in legno.

Sul colle San Bartolo, a Pesaro, vivono Andrea e Camilla, che girano l'Italia per registrare tracce sonore degli antichi mestieri in una sorta di archeologia che salva dall'oblio i suoni prodotti da contesti produttivi e sociali che stanno scomparendo. In questa ottica i rumori dell'ascia che morde il legno e del mazzuolo che spinge la stoppa fra le tavole del fasciame sono per loro reperti da raccogliere e conservare, preziosi quanto i resti di un antico affresco. Per incontrare i rappresentanti di una delle arti più antiche del Mediterraneo sono ricorsi all'autorevole mediazione del presidente della cooperativa pescatori di Ancona che, al Mandracchio, gestisce uno spazio dedicato alla manutenzione delle carene.

Il legno e la stoppa sono ancora gli stessi. La «tenace pece» è stata sostituita da più moderni materiali ma il lavoro è restato identico. Non sono cambiati gli strumenti: l'ascia, il mazzuolo di legno, gli scalpelli e la marmottina, il contenitore nel quale questi sono riposti, che serve anche come sedile durante il lavoro. I gesti con cui si toglie la vecchia stoppa e si inserisce la nuova sono ancora quelli di quando Noè e i suoi figli incatramarono l'Arca, come, con un pizzico di civetteria, ci dice Antonio Santini, che assieme al fratello Simone ci accoglie di fronte alla Mole Vanvitelliana. Quale altro mestiere può vantare un simile antenato? Lo scafo è alato sullo squero all'altezza giusta per poterci lavorare intorno, seduti sulla marmottina che, avendo la forma del parallelepipedo, può essere utilizzata a tre diverse altezze. Il lavoro comincia con la rimozione della vecchia stoppa. Questa è la fase in cui si verifica se ci sono tavole da sostituire. Poi si procede all'inserimento della nuova stoppa. Il calafà (o calafato), seduto sulla marmottina, ha dipanato i fili di canapa che poi tiene avvolti sul braccio sinistro, li *incigna* (attorciglia), prima di spingerli nelle fessure tra le tavole del fasciame. Il lavoro è completato con una mano di «stucco». Il calafà valuta l'andamento del lavoro dal rumore che fa il mazzuolo quando colpisce il ferro che spinge la stoppa nelle fessure della carena. Se la stoppa è inserita a regola d'arte, tavole, stoppa e stucco sono un tutt'uno e il colpo di mazzuolo sul ferro produce un rumore squillante. È un suono simile a quello che avverte il rocciatore che il chiodo è ben inserito nella fessura della parete che sta salendo prima di affidarsi alla sua tenuta. In entrambi i casi il suono pulito certifica il lavoro ben fatto. L'operazione di battitura avviene all'altezza dell'orecchio sinistro del calafà e, con il passare degli anni, finisce per indebolirne l'udito. Il maestro d'ascia ci parla di questo problema come di un «certificato» che ne



Il calafà con il mazzuolo;
nella pagina accanto mentre
spinge la stoppa.



Le lavorazioni intorno alla carena.

attesta l'esperienza piuttosto che una menomazione. A volte è necessario cambiare alcune parti del fasciame rovinate dalla lunga esposizione all'acqua del mare. In questo caso lo strumento usato è l'ascia, da cui la professione trae il nome. L'ascia è forse il più antico strumento concepito dall'uomo. Nata immanicando una lama di pietra a un bastone dalla forma ricurva, è evoluta fino allo strumento in acciaio dei giorni nostri. Due sono gli strumenti che Calypso fornì a Ulisse per la costruzione della zattera con cui riprenderà la navigazione verso Itaca: una grande scure di rame e una lucente ascia che l'eroe utilizzò per sagomare le parti che vanno a formare la carena della sua imbarcazione. Ulisse provvide anche alla chiusura delle fessure del fasciame, e ciò ci permette di affermare che l'eroe greco che progettò e realizzò la zattera era un maestro d'ascia, riconoscibile ai sensi del codice della navigazione. Il mazzuolo del calafà è diverso dalle mazze utilizzate in altri mestieri. Interamente costruito in legno, è rinforzato con ferro nelle parti battenti. Il peso e le dimensioni cambiano secondo le indicazioni dell'utilizzatore. Il legno, come quello di un violino, deve avere particolari qualità sonore perché la prima valutazione del lavoro è fatta sulla base del rumore che questo fa colpendo il ferro. Il mazzuolo è utilizzato assieme a una serie di ferri, la cui forma cambia in relazione al lavoro da compiere: curvi e appuntiti per togliere la stoppa vecchia, larghi per inserire quella nuova. In alcuni squeri l'attrezzo è chiamato «malabestia», forse per gli effetti che il suo rumore fa sull'udito di chi la utilizza. Lo scafo al Mandracchio non ha richiesto interventi sul legname dell'opera viva e per registrare il rumore dell'ascia che morde il legno ci sia-



mo rivolti a un cantiere di Fano, dove tradizione e modernità convivono sotto la guida di una donna. Antonio e Simone, i due maestri d'ascia che ci hanno accolto in Ancona, sono di origine civitanovese. Le loro, come altre famiglie di pescatori di quella città, hanno trovato nel Riò de J'archi prospiciente il Mandracchio un luogo dove potersi misurare con le nuove tecnologie che si venivano organizzando nello scalo dorico. Entrambi hanno mantenuto il bel dialetto civitanovese. Nello squero di Fano uno dei due *purtulot* che ci mostrano come si maneggia l'ascia è nato in Senegal e ha appreso il nuovo mestiere sulle rive dell'Adriatico. A Civitanova lavora un calafà di origini tunisine. Questo ci racconta che il porto con i suoi mestieri offre un'opportunità per chi cerca un lavoro dove continuo abilità e intelligenza. Antonio sostiene che il mestiere del calafà «è arrivato al traguardo». A ben guardare, nei porti delle Marche e della Romagna è facile incontrare lance, trabaccoli e battane perfettamente restaurati, oggetto di manutenzioni accurate. Alcuni di questi scafi sono riconosciuti dal Ministero dei beni culturali come beni di interesse storico e culturale. Possiamo sperare che l'antico mestiere sopravviva e che le tracce sonore accuratamente raccolte da Andrea e Camilla saranno utili come invito per andare a visitare i cantieri dove risuona il mazzuolo e i moli in cui i prodotti di tale arte vengono ormeggiati quando non solcano le onde dell'Adriatico.

* funzionario comunale.

... la parola alle nostre Sezioni



Vela, i giovani della Lega Navale di San Benedetto brillano ai CICO 2023. Secondo posto ad Ancona per Paolo Nepi e Sofia Serafina Cerri

Prosegue a gonfie vele la stagione sportiva dei giovani velisti della Lega Navale di San Benedetto. Dopo qualche settimana di pausa, lo scorso weekend Paolo Nepi e Sofia Serafina Cerri, accompagnati dal tecnico Marco Antognozzi, hanno fatto tappa ad Ancona per prendere parte al CICO 2023 Edison Next, i Campionati italiani delle classi olimpiche e Para Sailing Fiv.

Con oltre 300 velisti impegnati in 11 diverse discipline, i ragazzi della Lega Navale di San Benedetto hanno unito le forze mettendosi alla prova nel doppio con l'Hansa 303, un'imbarcazione estremamente versatile e ad alta accessibilità.

Dopo aver conquistato lo

scorso giugno il Trofeo Marina di Porto San Giorgio, la coppia composta da Paolo e Sofia si è confermata ancora una volta ai vertici in una manifestazione di altissimo livello.

Al cospetto di atleti di caratura internazionale, i giovani talenti della Lega Navale Italiana di San Benedetto si sono messi in evidenza in una quattro giorni decisamente impegnativa, conquistando un eccellente secondo posto complessivo nel doppio e guadagnando anche un terzo posto assoluto tra equipaggi singoli e doppi al termine di una delle 10 prove in programma.

Grande soddisfazione espressa dalla Lega Navale di San Benedetto per un fine setti-

mana intenso e ricco di emozioni, perfettamente in linea con il percorso di sensibilizzazione e inclusione intrapreso con soddisfazione dall'associazione, da sempre attenta ad abbinare al meglio la pratica sportiva all'amore per il mare e alle esigenze sociali espresse dalle nuove generazioni.

L'obiettivo è continuare ad ampliare l'orizzonte arrivando a promuovere una vela senza barriere, in grado di coinvolgere anche i ragazzi con disabilità in un percorso all'insegna della passione per lo sport, del rispetto della natura e della cultura del mare, colonne portanti della Lega Navale e al tempo stesso indispensabili punti di riferimento nella vita di tutti i giorni.



... la parola alle nostre Sezioni



La Sezione chiude un anno molto positivo pensando già ai grandi impegni del 2024. Non solo regate in mare ma impegno nel sociale, grande attenzione ai giovani e alla disabilità.



Dopo il successo riscosso in primavera in occasione della giornata dedicata alla vela, alla cultura marinara e ai giovani, la Sezione di Viareggio della Lega Navale Italiana, che si appresta a chiudere un'altra stagione ricca di soddisfazioni, è stata recentemente protagonista di altri due grandi momenti rivolti al sociale: il 25 novembre con la Giornata internazionale contro la violenza sulle Donne (#unacimarossa) e il 3 dicembre con la Giornata internazionale delle persone con disabilità (#tuttiabordo), entrambe volute per sensibilizzare e rendere consapevoli i propri Soci su due tematiche cruciali e di toccante attualità.

Nel corso dell'Assemblea Generale dei Soci, il Presidente della Sezione viareggina Marco Serpi e il Direttore Sportivo Mauro Lazzarotti hanno infatti ribadito con soddisfazione che oltre alle importanti compe-

tizioni sportive organizzate nell'arco dell'anno (alcune fatte anche in collaborazione con i vicini Circoli velici versiliesi) e alla fondamentale attenzione rivolta ai giovani (con numerose iniziative, fra le quali spicca il protocollo d'intesa siglato con l'ISI Galilei - Artiglio e con l'ISI Marconi di Viareggio, e le uscite in mare con le classi prime dell'Istituto Nautico Artiglio) la LNI Sez. Viareggio con queste due giornate ha, ancora una volta, voluto rivolgere l'attenzione su importanti problematiche sociali e confermare la disponibilità e l'impegno a diffondere i principi fondamentali e la Carta dei Valori della Lega Navale Italiana, che riconosce come fondamentali l'Accoglienza, la Competenza, il Rispetto, la Lealtà, la Disponibilità, la Solidarietà, la Sostenibilità, la Tradizione e la Passione.

Il 2023 si sta concludendo ma

la macchina organizzatrice della Sezione di Viareggio della Lega Navale Italiana è già al lavoro per pianificare al meglio i principali appuntamenti del prossimo anno, primi fra tutti gli importantissimi Open Day che fanno parte della campagna nazionale per promuovere la storia della Lega Navale Italiana, la sua missione istituzionale (cultura, sport e formazione, solidarietà e ambiente) e le attività svolte dalla Sezione di Viareggio non solo nell'ambito sportivo ma anche in quello dell'inclusione sociale e del contrasto attivo ad ogni tipo di discriminazione, sopruso o violenza, lanciando come messaggio quello della cultura del mare come portatrice di sani valori di rispetto e solidarietà e fornendo una bella opportunità di riflessione per i propri Soci.

Oltre alle tradizionali e imperdibili regate del calendario agonistico (come ad esempio il Trofeo Memorial Francesco Sordini per ricordare la passione per il mare del Socio e grande protagonista della vela d'altura), nei progetti 2024 della LNI Sez. Viareggio ci saranno, quindi, numerose e coinvolgenti iniziative rivolte al sociale, organizzate anche in collaborazione con altre Associazioni della Provincia di Lucca perché «Con la Lega Navale Italiana, tutti a bordo, nessuno escluso!».



le recensioni

1860: LA VERITÀ. Tutta un'altra storia.

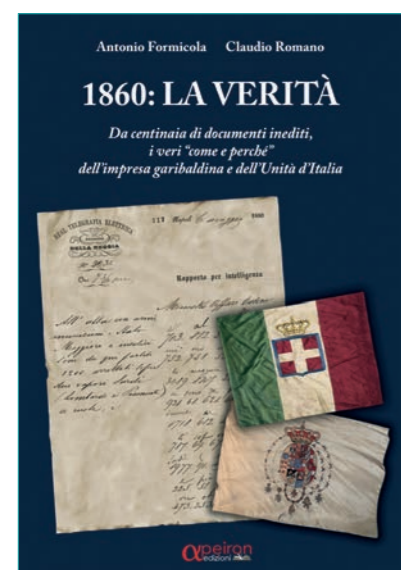
Autori: Antonio Formicola e Claudio Romano

Editore: Apeiron Napoli

Pagine: 283

Prezzo: € 55,00

Vendita online, inviare una mail a 1860.laverita@gmail.com



Nel panorama editoriale italiano degli ultimi 160 e passa anni, di pubblicazioni sull'impresa garibaldina e sulla conseguente unità d'Italia se ne contano a migliaia. Ma il libro *1860: La Verità*, di Antonio Formicola e Claudio Romano, pubblicato per i tipi della - Apeiron Edizioni Napoli - ad ottobre del 2022, ha una particolarità che lo rende unico nel suo genere. Circa l'80% del contenuto del volume è costituito dalla trascrizione integrale di oltre 500 documenti d'epoca. Messi in rigoroso ordine cronologico, rappresentano una sorta di «diario scritto a più mani» che, in modo inequivocabile e preciso, illustrano le motivazioni (politiche, diplomatiche e militari), i retroscena, la cronaca di quel complesso di eventi, chiave di volta del Risorgimento na-

zionale, che tutti gli italiani hanno studiato, più volte, nel corso della propria carriera scolastica. I due Autori, noti studiosi dell'epoca borbonica, hanno condotto una minuziosa e paziente ricerca d'archivio durata oltre quarant'anni che li ha portati a visionare circa 200 000 documenti riferiti al periodo compreso tra il 1858 ed il 1863. Da questa ciclopica ricerca sono emerse delle «carte» il cui contenuto era talmente sensazionale e, per molti versi, controcorrente rispetto alla narrazione che la storiografia classica ha sempre dato circa questa particolare pagina della nostra storia nazionale, che ha posto i due studiosi di fronte alla difficoltà di procedere in modo «canonico», cioè narrare gli avvenimenti facendo saltuari riferimenti alla documentazione rinvenuta. Infatti questa era, nella sua intrinseca sintesi e precisione, già chiara nell'illustrare i «veri come e perché dell'impresa garibaldina e dell'Unità d'Italia», per cui hanno optato per una impostazione originale: trascrivere integralmente tutti i documenti più importanti che hanno rinvenuto in archivio mettendoli semplicemente in ordine cronologico.

Da questi documenti escono fuori tantissime novità. Per accennarne qualcuna è sufficiente citare che i «Mille non erano Mille». Infatti, dai documenti risulta che nei 100 giorni che seguirono il primo sbarco di garibaldini a Marsala, quello dell'11 maggio 1860, dalla Liguria giunsero in Sicilia oltre 43 000 «Camicie Rosse» che furono trasportate da svariate decine di navi, battenti bandiere di tante nazioni, dagli Stati Uniti d'America, alla Francia, dalla Grecia al Regno di Sardegna. E poi: le armi. Siamo stati abituati alla narrazione che vuole gli uomini di Garibaldi dotati di poche armi, vecchie e malandate. Invece la documentazione uscita fuori dagli Archivi certifica che erano

dotati in grandissima parte di fucili a canna rigata (quindi molto precisi) e soprattutto dei micidiali «revolver», cioè pistole dotate di canna rigata e tamburo a sei colpi pre-ricaricabile, il che consentiva non solo di sparare a ripetizione i sei colpi ma, in pochi secondi, di sostituire il tamburo scarico con uno carico ed essere pronti a riprendere il fuoco. Di contro, i borbonici disponevano di fucili a canna liscia e di pistole mono colpo che, nelle migliori ipotesi, potevano sparare due colpi al minuto! E poi ancora l'impreparazione borbonica in Sicilia. Dalle «carte» è uscito fuori che 48 ore dopo (il primo) sbarco a Masala, il Principe di Castelcicala, Luogotenente del Re in Sicilia, inviò a Napoli una richiesta urgente per la fornitura di 1000 granate (bombe a mano), 200 000 cartucce, 300 000 capsule (necessarie per sparare altrettanti colpi di fucile o pistola) e 130 quintali di piombo.

Inoltre, 72 ore dopo lo sbarco marsalese, Francesco II fece chiedere al proprio console a Liegi con che tempi il noto costruttore di armi Francotte era in grado di fornire 100 000 carabine (con canna rigata). Questi documenti testimoniano sia che i borbonici non si erano adeguatamente preparati, sia che le armi di cui disponevano erano insufficienti e «superate tecnologicamente». Eppure, i rapporti dell'efficientissimo servizio segreto borbonico avevano avvertito da tempo, e con tutti i dettagli, il Borbone di cosa stessero preparando Garibaldi & C.

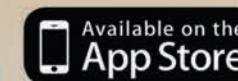
La Storia la scrivono i vincitori, la vera Storia la raccontano solo i documenti d'epoca. È proprio il caso di dire... tutta un'altra storia.

Vincenzo De Luca

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



www.leganavalenews.it



Facebook



Twitter



Instagram



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

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