

LEGA ^{Dal 1897} NAVALE

Da tre secoli sul mare
maggio-giugno 2024

STORIE DI ATLETI

I campioni della Lega Navale Italiana

Salute. Gli occhi e il mare

La Lega Navale in Puglia

Il corallo e i suoi linguaggi

Sicurezza e charter



Benetti

CARING *for* BEAUTY
since 1873

EXPLORE THE HOUSE OF YACHTING
AT BENETTIYACHTS.IT

sommario

Anno CXXVII maggio-giugno 2024

3

Banco di quarta

di Carlo Romeo

4

Punto nave

di Donato Marzano

6

**Viktoryia Pistis Shablova
Campionessa del mondo
ed europea di paracanoa
2024**

di Viktoriya Pistis Shablova

10

Francesco Lanciotti

**2° posto al mondiale U23
in K2 500**

di Francesco Lanciotti

14

**Ginevra Caracciolo
Campionessa mondiale
ILCA 4**

di Ginevra Caracciolo

17

**Carmelo Forastieri
Campione italiano
di classe Hansa 303 2024**

di Carmelo Forastieri

19

**Intervista al Ministro per le
Disabilità,
Alessandra Locatelli**

di Antonello de Fortuna

21

Matteo Miceli.

Una vita sul mare

di Matteo Miceli

24

Diario di bordo

di Michele Valente

26

**La Lega Navale Italiana
in Puglia Nord e Puglia Sud**

RRLN

30

Amarcord

di Michele Musaiò

31

**Sicurezza delle unità da
Diporto (parte V)**

di Aniello Raiola

39

**Al ristorante LNI di Molfetta
con Luigi e Noemi**

43

**Il mare di Federica
Sciarelli**

di Michele Valente

45

**Il Mare in tv
Marconi e la sua *Elettra***

di Sergio Gamberale

47

**L'azione della Lega
Navale Italiana nella
protezione ambientale**

di Michele Greco

49

Il Corallo

Fra arte e magia

di Anna Fiorelli

53

**La Traversata
Corsica Capraia**

Giovanni Lastrico

57

Charter:

istruzioni per l'uso

di Umberto Verna

60

**Gli occhi al mare e sul
mare. Spiaggia o barca?
Differenze?**

di Angelo Maria Minnella

63

Fra motore e gasolio

di Maurizio Parisi

66

Le recensioni

67

Autori

Anno CXXVII - n. 3
maggio-giugno 2024

Direttore Responsabile
Carlo Romeo

Redattore
Marina Pagano

Direzione - Amministrazione
Via Guidubaldo Del Monte, 54
00197 Roma
tel. 06 809159203
fax 06 809159205
C.C. post. 30719009
www.leganavale.it
redazione.rivista@leganavale.it

Proprietà
Lega Navale Italiana

Editore
Donato Marzano

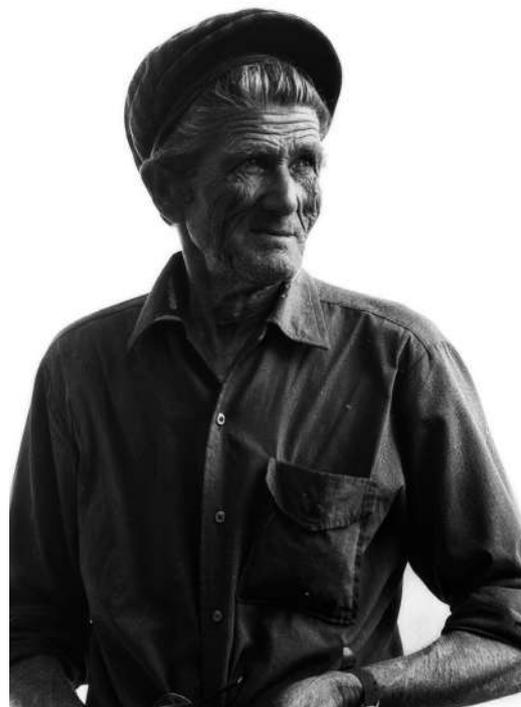
Registrazione Tribunale di Roma
n. 7727 del 24.10.1960
Poste Italiane S.p.A.
Sped. in abb. post. - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
art. 1 comma 1 DCB Roma



Realizzazione Grafica e Stampa
Stilgrafica Srl
via E. Q. Visconti, 8
00193 Roma

La rivista – che viene inviata ai soci vitalizi, benemeriti, ordinari e studenti che ne fanno richiesta – è anche pubblicata sul sito istituzionale.
Manoscritti fotografie e disegni, pubblicati o no, non si restituiscono.
ISSN 0024-032X

Finito di stampare nel mese di giugno 2024



Il marinaio Eugenio Colonna. (Foto di Michele Musai)

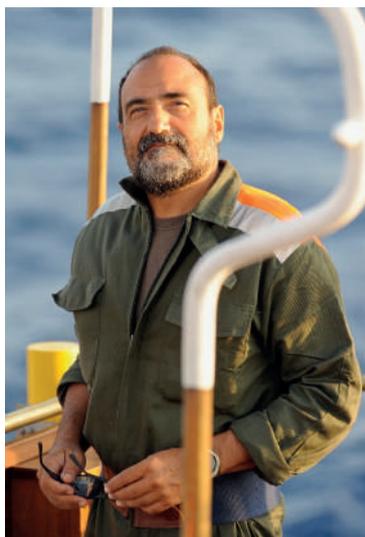


Banco di quarta

C'era una volta (ma non tanto tanto tempo fa) un gruppo di ragazzine e di ragazzini che non erano felici. A dodici anni, infatti, erano alti quanto un adulto e il fatto era che continuavano ancora a crescere. A sedici anni un metro e ottanta, a venti due metri se non di più. Tutto per loro diventava difficile, imbarazzante, dal vestirsi al sedersi nei banchi di scuola. Erano «diversi» fisicamente e di questo se ne vergognavano. La gente li considerava dei mostri ridicoli, le famiglie provavano vergogna, di amici neppure a parlarne. Goffi, a disagio in un mondo che non accettava i loro parametri e le loro dimensioni, non era raro finissero tragicamente esibiti a pagamento nei baracconi dei circhi, come Pinocchio. Poi arrivò il 1891.

Un bel giorno – un giorno veramente bello di quell'anno – un insegnante di educazione fisica canadese che si chiamava James Naismith e che si era trasferito a Springfield nel Massachusetts, ebbe una idea che cambiò quel mondo e quindi il mondo. L'idea del professor Naismith si chiamava basket. Basket cioè un canestro più un pallone con il suddetto canestro – anzi i canestri – in alto, molto in alto, nel campo da gioco. Chi era molto alto aveva quindi gioco facile. Questo nuovo sport ebbe un successo immediato, travolgente. I fino allora mostri divennero dunque ricercatissimi, per la loro altezza, nelle scuole e nelle università, spesso diventando modelli per intere generazioni, oltre a avere risolto in non pochi casi sia i loro problemi economici sia quelli delle loro famiglie per generazioni.

Il concetto di disabilità – o se si vuole di diversità – è dunque un terreno molto sdruciolevole



e ambiguo, che richiede intelligenza, attenzione e rispetto. In particolare, tutti gli atleti sono atleti e basta, come lo sport è solo sport, senza aggettivi, almeno quando è realmente tale (e non business), diventando così uno straordinario mezzo di formazione e integrazione. È questo modo di dare vita allo sport, al/il centro di questo numero della RLN, con alcuni atleti della Lega Navale Italiana che raccontano se stessi, il loro impegno

e le gare, vinte o perse che siano. A loro e a tutti quelli che amano e vivono lo sport – non necessariamente competitivo – è dedicato questo numero, e con loro alle loro famiglie, ai loro istruttori, a tutti quelli che insomma sanno che lo sport e il mare vogliono dire vedere e vivere la propria vita oltre schemi e pregiudizi, sapendo che è pur sempre un gioco anche l'orizzonte lontano.

Prua poi verso la Puglia – anzi le Puglie, come si diceva un tempo – per raccontare la LNI sul territorio con le sue due delegazioni.

Ci sono anche la testimonianza di

un uomo di mare come Matteo Miceli e un tema assolutamente determinante per la salute del mare come il monitoraggio ambientale con Michele Greco. È bella da leggere la storia del corallo, prezioso dono del mare, che nasconde linguaggi e simboli misteriosi mentre dal punto di vista del medico, cosa dire invece del rapporto che hanno i nostri occhi con la luce, a bordo o sulla spiaggia? E se poi qualcuno stesse per imbarcarsi su un charter per le vacanze, Umberto Verna, al solito, può fornire i migliori consigli per non rischiare mentre se il motore fa storie in navigazione – sempre toccando legno – possono essere utili invece i suggerimenti a mezza voce di Maurizio Parisi.

Buon vento e buona lettura, dunque (se possibile davanti al mare).

Carlo Romeo

Ps. Non è escluso che chi legge in questo momento queste pagine, abbia avuto un padre, un nonno, persino un bisnonno o addirittura un trisnonno abbonati alla Rivista della Lega Navale. Perché, nel caso, non continuare la tradizione? Oppure, perché non avviarla ora questa tradizione?

Punto nave

di Donato Marzano



Siamo al secondo numero del nuovo corso della nostra rivista, la più «anziana» di quelle non militari che si occupano di mare ma che vorrei la più trasversale possibile per età e interessi dei lettori, diffusione presso le istituzioni e l'opinione pubblica della missione della LNI, autorevolezza e modernità di temi e contenuti. Con il prossimo inizio della stagione estiva prenderanno pieno corpo tutte le attività istituzionali che caratterizzano la missione della Lega Navale Italiana e che sono il nostro valore aggiunto. Mi riferisco all'avvicinamento al mare e agli sport nautici per tutti e in particolare per i più giovani e fragili con le basi nautiche e le scuole di vela, di canoa e di canottaggio. I Centri Nautici di Ferrara, Taranto, Sabaudia e Belluno-Lago di Santacroce hanno gran parte dei posti disponibili già prenotati. Sono già iniziate numerose attività agonistiche nel corso delle quali i nostri giovani atleti stanno ottenendo risultati di rilievo. Viktoryia Pistis Shablova – protagonista della copertina di questo numero – ha ottenuto l'Oro nell'ultima Coppa del mondo di paracanoa a Szeged (Ungheria) e Carmelo Forastieri si è laureato neo-campione italiano di vela classe Hansa 303. Bruno Festo, atleta della Lega Navale di Mandello del Lario – Sezione d'eccellenza nella vela – rappresenterà l'Italia nel 470 misto alle Olimpiadi di Parigi in coppia con Elena Berta, cresciuta nella Lega Navale di Ostia, tra le migliori scuole vela d'Italia. Tutto questo

grazie alla bravura dei nostri atleti, alla professionalità e passione degli istruttori e tecnici, alla capacità dei dirigenti e allo straordinario supporto delle famiglie.

È partito bene il primo Centro Hansa Marina Militare-Lega Navale Italiana a La Spezia, con il coinvolgimento di numerose associazioni del territorio. È stata avviata anche un'importante attività nazionale di inclusione dei ragazzi più fragili e deboli, in particolare delle periferie a rischio, in collaborazione con Save the Children: 11 punti luce e altrettante Sezioni collaboreranno in programmi con il mare, lo sport e la natura al centro.

Stiamo definendo la campagna di monitoraggio dei parametri vitali del nostro mare in collaborazio-



Uscita in barca a vela per gli allievi del Centro Nautico Nazionale di Ferrara.

ne con i professori e ricercatori universitari del nostro Centro Culturale Ambientale, con Federparchi e Marevivo.

Il 28 giugno nel porto di Ostia prenderà avvio la principale campagna-progetto del 2024-2025 della LNI, ovvero «Mare di Legalità», dove oltre 20 barche sequestrate al malaffare e alla malavita organizzata prenderanno il mare, dedicate a vittime delle mafie e del terrorismo, per proiettare dal mare su terra i valori della LNI, del mare e della legalità. Barche che saranno a disposizione delle Sezioni per effettuare attività istituzionale di altura: mi aspetto, sotto il coordinamento dei delegati regionali, una concreta richiesta della disponibilità di tali imbarcazioni da parte delle strutture periferiche in modo da realizzare progetti nazionali e locali di sport, formazione nautica, inclusione sociale e protezione del mare. Intanto proseguono intensamente i contatti e la corrispondenza con le istituzioni nazionali e locali per risolvere le problematiche sul tappeto, quali il pieno ripristino della autonomia dei CIN e il rinnovo delle concessioni demaniali in applicazione della direttiva europea Bolkestein. In tal senso ho incontrato il Ministro per le Disabilità Locatelli e il Ministro per lo Sport e i Giovani Abodi nonché scritto alla Presidente del Consiglio Meloni e ai Ministri vigilanti Crosetto e Salvini. Andiamo avanti insieme convinti e coesi, tralasciando beghe e dissidi interni e in piena sintonia tra Presidenza nazionale e Sezioni.

Buon lavoro a tutti noi
e buona estate.



Una delle barche confiscate impegnata in «Vela & Salute», la prima iniziativa di «Mare di Legalità», con a bordo studenti e insegnanti.



Il Presidente Marzano con una rappresentanza di giovani atleti della Lega Navale di Ostia e della Lega Navale di Civitavecchia in occasione della Giornata della Marina 2024.

Viktoryia Pistis Shablova

Campionessa del mondo ed europea di paracanoa 2024

di Viktoryia Pistis Shablova

Sono nata nel 1993 in Bielorussia. Mio fratello e io vivevamo un'infanzia serena insieme ai miei genitori. In conseguenza dell'incidente nucleare a Cernobyl, tramite interessamento dell'associazione «Cittadini del Mondo», mio fratello Dimitri ed io (come altri tanti bambini bielorussi) venivamo in Sardegna per trascorrere due mesi al mare. Siamo stati ospitati da due famiglie che ci hanno accolto sempre con affettuosa ospitalità, instaurando con noi un bel





rapporto che permane tuttora. Amavo moltissimo il mare, anche perché potevo praticare il nuoto che ho amato fin da piccolina e che in Bielorussia facevo a livello agonistico con altri bambini della mia età.

Nell'estate del 2005, al rientro dalle solite vacanze sarde, insieme ai miei genitori, che erano venuti ad accoglierci all'aeroporto, a Minsk la nostra auto fu urtata violentemente da una persona che con la propria macchina fece una svolta a U, prendendo in pieno la nostra vettura. Fu una tremenda tragedia, che segnò la nostra vita. Persi mio padre ed io l'uso delle gambe; andai in coma, riportando ferite varie che non risparmiarono né mia madre né mio fratello.

È doloroso ricordare come all'improvviso la nostra vita fosse cambiata in un attimo. Il dolore per la morte di mio padre e il danno permanente che riportai mi fecero pensare che la mia vita fosse finita. Dopo tanti mesi di ospedale, sempre grazie all'interessamento dell'associazione «Cittadini del Mondo» unitamente ad altre persone che ringrazio sempre, fui presa in carico





dal reparto dell'Unità Spinale dell'Ospedale Marino. Attraverso terapie e fisioterapia riuscirono a farmi stare seduta sulla carrozzina e ad insegnarmene l'uso corretto. Periodicamente con mia madre tornavamo a Cagliari perché io potessi praticare le cure necessarie. Oltre a rivedere chi ci aveva ospitato allora e che continuava a ospitarci, mia madre ed io conoscemmo una persona che ci presentò i propri parenti, che ci accolsero da subito con affetto. Dopo pochi anni di frequentazione, mia madre si sposò con quella persona e contestualmente io fui adottata, diventando da subito cittadina italiana.

La mia nuova famiglia si interessò subito a inserirmi nella scuola. Mi iscrissero al liceo tecnico I.T.I.S. «Michele Giua» e dopo cinque anni trascorsi con buona resa scolastica mi diplomai. Decisi subito di iscrivermi alla facoltà di Ingegneria chimica, dove alla fine del quinto anno conseguii la laurea magistrale. Contemporaneamente con lo studio ho ricominciato a frequentare la piscina, e più tardi ho voluto anche giocare a basket in carrozzina. L'impegno scolastico e lo sport pian piano fecero sì che vedessi un futuro, che anche se non era come avevo

immaginato si presentava ricco di novità, impegni e forse anche di tante cose belle.

Dopo qualche anno ebbi la fortuna di conoscere il mio attuale allenatore, Marco Frau che, vedendo le mie buone prestazioni nel nuoto, mi fece conoscere e provare la canoa. Mi innamorai immediatamente di questo sport, tanto da praticarlo quasi da subito con





l'impegno agonistico. Infatti ebbi presto la gioia di partecipare ai campionati italiani. In seguito alle mie buone prestazioni guadagnai un posto nella Nazionale italiana.

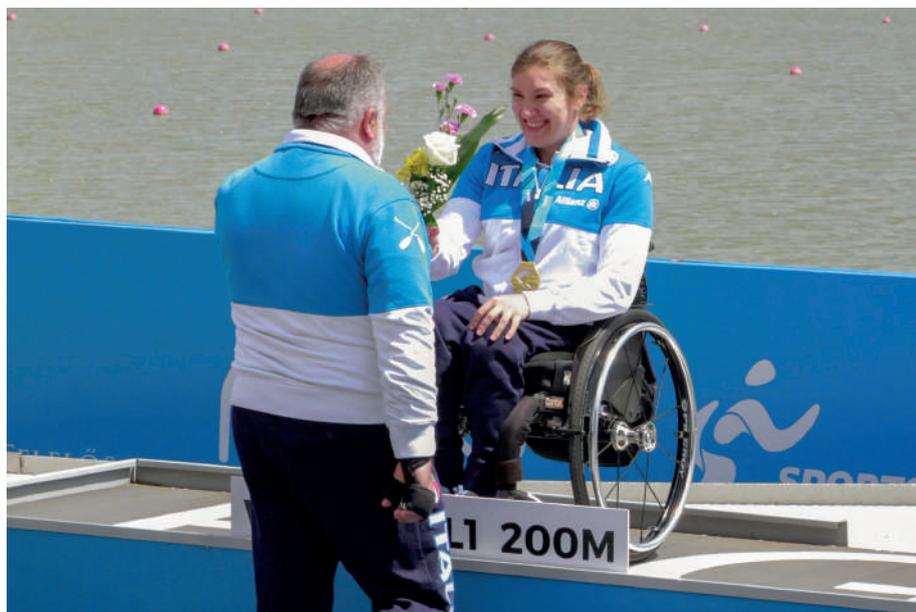
Nel 2023 ho partecipato alla Coppa del Mondo, agli Europei e ai Mondiali, conseguendo sempre la vittoria. L'ultima è stata in Ungheria a maggio del corrente anno, dove ho vinto la medaglia d'oro confermandomi per la seconda volta campionessa mondiale.

Di questo devo ringraziare sempre la Lega Navale Italiana per il sostegno che ricevo, nonché il sostegno di Stefano Porcu, direttore tecnico; ma un grazie particolare va al mio allenatore Marco, che con dedizione e solerzia mi segue e mi allena con severità fraterna. Per carattere, il mio impegno è costante e penso e mi preoccupa di dover fare sempre meglio. La soddisfazione delle vittorie e la gioia interiore che provo mi fa piacere dividerle

sempre con tutte le persone che mi supportano e con quelle che mi seguono con affetto.

Continuo a praticare il nuoto e appena posso il basket. Amo tutti i tipi di sport, sia quelli di squadra che quelli in cui vi è una sana competizione, come quello che pratico assiduamente.

Il mio pensiero è comunque già focalizzato sull'impegno che dovrò mettere per le Olimpiadi del 2028 a Los Angeles.



FRANCESCO LANCIOTTI

2° posto al mondiale U23 in K2 500

di Francesco Lanciotti

Sono Francesco Lanciotti, sono nato a San Benedetto del Tronto il 5 novembre 2002. Il mio rapporto con lo sport inizia da piccolo, all'età di 5 anni, in una squadra dei primi calci, perché mio padre, grande appassionato nonché allenatore, mi portò a provare. Mi piaceva giocare, e infatti ho continuato fino all'età di 12 anni.

Il mio primo approccio con la canoa invece comincia quasi per caso. Durante la pausa estiva del campionato un mio caro amico mi chiese di andare con lui a provare corsi di canoa estivi a Pedaso, un paesino sul mare vicino casa mia. Andai, incuriosito, e lì conobbi colui che sarebbe diventato il mio primo allenatore nonché colui che mi avrebbe trasmesso la passione per questo sport: Mirko Fazzini.



In seguito altri ragazzi come me si appassionarono, e Mirko, vedendo l'aumentare del numero, decise di formare di nuovo una squadra di velocità presso la Sezione della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto, dove in passato aveva già allenato. Un semplice corso estivo diventò per me un vero e proprio percorso agonistico, per cui decisi di abbandonare il calcio per dedicarmi a questo nuovo sport, che mi stava appassionando sempre di più.

All'inizio non è stato facile, perché comunque era tutto nuovo, ma grazie alla grande passione di Mirko e alla Lega Navale Italiana, che ha sempre cercato di fare il massimo per noi atleti, si facevano sempre passettini avanti.

Cominciarono le prime competizioni, e i risultati spesso e volentieri non erano molto soddisfacenti ma il mio allenatore mi ripeteva sempre che sarebbe stata solo questione di tempo e mi spronava ad andare avanti con gli allenamenti; anche in me, dopo tutti quei brutti risultati, si era acceso qualcosa che mi spingeva ad allenarmi sempre di più: ormai era diventata una questione di orgoglio personale, si può dire.

Continuavo a migliorare sempre a piccoli passi, poi nell'estate del 2020, durante il campionato italiano junior, ebbi le mie prime soddisfazioni: un 6° posto in k1 1000 e un 7° posto in k1 500m; per questi risultati devo ringraziare, oltre al mio allenatore, anche Cosimo Masciana, allenatore del CKC Reggio Calabria, con cui ho affrontato un periodo di preparazione pre campionati che mi ha permesso di fare un salto di qualità e raggiungere questi piccoli risultati, che per me valevano tantissimo.





Andando avanti le cose si facevano sempre più difficili, quindi con il mio allenatore, che credeva in me e nelle mie possibilità più di quanto ci credessi io, decidemmo che era il momento di fare le cose seriamente e di provare a conquistare un posto in nazionale.

Decidemmo di chiedere alla sezione canoa delle Fiamme Gialle di Sabaudia se fosse possibile affrontare un periodo di allenamento con i loro tecnici e presso le loro strutture; subito accettarono la proposta. Non ci pensai due volte e ad aprile 2022 mi spostai a Sabaudia, dove cominciai immediatamente gli allenamenti.

Arrivò subito giugno, periodo in cui si svolsero le selezioni per la squadra nazionale U23, dove vinsi il k1 500 e arrivai 3° nel k1 1000; fu per me un'emozione immensa quel posto in nazionale, che sognavo fin da ragazzino.

La direzione tecnica decise che avrei rappresentato l'Italia agli europei di Belgrado nella distanza del k1 500m, ed anche lì inaspettatamente arrivai 4° a soli 3 centesimi dalla medaglia, 3 centesimi che ancora oggi mi spingono ad allenarmi sempre di più.

Poi ad agosto si svolsero i campionati italiani U23, dove vinsi i miei primi titoli italiani in k1 500m e k1 1000m e devo dire che questi due sono i risultati ad oggi a cui sono più legato perché vincere un titolo italiano è un risultato a cui ambisco fin dalle prime gare e fino ad allora mi sembrava irraggiungibile.

Finisce la stagione e la sezione delle Fiamme Gialle, che fino ad allora mi aveva ospitato e dato tutto ciò di cui avevo bisogno nonostante non fossi un loro atleta, mi chiese se volessi tesserarmi per loro come atleta della sezione giovanile. Era per me un grande onore, anche se dovetti purtroppo abbandonare la Lega Navale Italiana, che fino ad allora mi aveva accompagnato in tutto il mio percorso.



Ricominciò la stagione, e dopo aver affrontato la selezione con i nuovi colori delle Fiamme Gialle riconquistai nuovamente un posto in nazionale e cominciai per me un nuovo percorso stavolta in k2 con il mio compagno di società giallo verde Giovanni Francesco Penato, con cui sono riuscito a guadagnarmi due secondi posti al mondiale U23 in k2 1000 e 500, un primo posto agli europei U23 in k2 1000 e un secondo posto nel k2 500, risultati che mi hanno permesso e dato l'onore di diventare un atleta effettivo delle Fiamme Gialle.



È cominciata la stagione 2024, a breve affronterò il mio primo europeo senior in Ungheria e in seguito i mondiali U23, due tappe importanti dove cercherò di dare il massimo.

Per questi piccoli traguardi raggiunti mi sento di ringraziare il mio primo allenatore Mirko Fazzini, che mi ha trasmesso la passione per questo sport e che mi ha sempre sostenuto, la mia famiglia che ha sempre accettato e sostenuto tutte le mie scelte, tutta la Sezione della Lega Navale Italiana di San Benedetto del Tronto e la sua ormai ex presidente Adele Mattioli, che mi hanno accompagnato in tutte le mie sfide e mi hanno fatto appassionare alla canoa, al mare e a tutto ciò che ne deriva.

Un ringraziamento speciale va al 3° nucleo atleti delle Fiamme Gialle, i suoi tecnici, tutto il reparto coordinativo e il comandante del nucleo perché mi hanno accolto, fatto crescere come atleta e tuttora mi supportano in tutto e per tutto per permettermi di raggiungere i miei sogni e obiettivi futuri.



Ginevra Caracciolo

Campionessa mondiale ILCA 4

di Ginevra Caracciolo

Ho iniziato a praticare questo sport, la vela, all'età di 7 anni grazie a mio padre che è un appassionato velista, il quale incentivò mia sorella Paola a cominciare questo magnifico sport. Essendo molto legata a mio padre e vedendo che le dedicava molto tempo, ho deciso di iniziare anch'io non sapendo che da lì a poco sarebbe diventata la mia più grande passione.

Ho cominciato alla Lega Navale con l'optimist ed è stato amore a prima vista. Immaginare da piccola di poter «guidare» una barca da sola mi affascinava. Trovarmi da sola a navigare in mezzo al mare mi ha poi permesso, fin da piccola, di lavorare sul mio carattere, rafforzandolo e imparando ad assumermi le mie responsabilità.



Fin dalla prima settimana del corso estivo gli istruttori mi hanno spronata a continuare d'inverno e così è stato, anche se navigare d'inverno è abbastanza duro. Allenamento dopo allenamento, sono riuscita a vincere la mia prima coppa. Me lo ricordo ancora come se fosse ieri. Ero molto emozionata e soddisfatta e non vedevo l'ora di rivivere le emozioni provate durante la cerimonia di premiazione.

Con il tempo la voglia di migliorarmi e la mia determinazione mi hanno portata a provare tante altre emozioni, molto spesso indescrivibili a parole.

Grazie al mio impegno e al supporto del mio primo allenatore Davide Comitangelo, oltre ovviamente a quello della Lega, sono riuscita ad entrare a far parte del GAN (Gruppo Agonistico Nazionale) riuscendo a confrontarmi con i 20 ragazzi più bravi in Italia.

Il 2019 è stato l'anno in cui sono riuscita a qualificarmi, con molta difficoltà, al campionato del mondo in Antigua.



È stato un bel momento perché solo 5 atleti in Italia hanno il diritto di accedervi, attraverso tre diverse selezioni.

Purtroppo sono arrivata al campionato con le aspettative troppo alte, e il risultato non è stato quello che avrei voluto. È stata comunque una fantastica esperienza e insieme alla squadra abbiamo conquistato il gradino più alto del podio alle regate di team race.

Nonostante ciò ero amareggiata per la posizione personale ottenuta ma questa delusione mi ha spronata ancor di più a lottare per la qualificazione l'anno successivo. Purtroppo, a causa della pandemia, il campionato del mondo fu annullato.

Ho comunque provato a qualificarmi per il campionato europeo e non riuscendoci ho deciso, a malincuore, di voltare pagina e di iniziare una nuova avventura sul laser.

Inizialmente ero molto dispiaciuta di abbandonare l'optimist e l'ambiente che c'era attorno ma pian piano mi sono innamorata anche del laser.

Al primo campionato in Ilca 4 (laser 4.7) nel 2021 purtroppo ci fu qualche intoppo di troppo che non mi ha permesso di esprimermi al meglio. La frustrazione che avevo dentro e la voglia di dimostrare che il duro allenamento paga mi hanno portato, l'anno successivo, alla vittoria del Campionato del Mondo in Portogallo a Vilamoura, una regata che non dimenticherò mai.





FO



Ho raggiunto insomma ciò che desideravo sin da piccola.

Quando ho visto le classifiche, l'ultimo giorno, mi sembrava un sogno ma poi ho aperto gli occhi e mi sono ritrovata sul gradino più alto del podio.

Sono passata poi all'Ilca 6 (Classe olimpica femminile), dove nel 2023 ho conquistato il 2° posto al Campionato Mondiale u19 e un 4° posto al mondiale u21.

Quest'anno, purtroppo, al campionato mondiale u19 in Argentina, un BFD (squalifica per partenza anticipata) mi è costato molto e mi sono dovuta accontentare del 3° posto.

Ad oggi sono molto contenta di come sta procedendo la mia carriera e sono fiera di praticare questo sport alla Lega Navale, che mi ha accompagnata e supportata in tutti questi anni insieme a Cristiano Panada, il mio allenatore di Ilca 6.

Buon vento a tutti!

Carmelo Forastieri

Campione italiano di classe Hansa 303 2024

di Carmelo Forastieri

Sono nato a Palermo 47 anni fa, e ho avuto sempre un rapporto speciale con il mare.

Da piccolo con la mia famiglia passavo le estati a Lampedusa; in quest'isola meravigliosa mi piaceva tantissimo andare con i pescatori locali alle loro battute di pesca.

Fino all'età di 20 anni sono sempre andato su barche a motore, ma nel 1996 mi avvicinai per la prima volta alla barca a vela d'altura frequentando un corso di skipper. Ricordo ancora la prima volta che issammo le vele e rimasi incantato dal fatto che la barca si muoveva con la sola energia del vento; mi parve una cosa magica. Durante il corso ebbi anche la fortuna di poter stare per tre settimane in giro per il Mediterraneo, esperienza che ha segnato la mia vita di marinaio.

Purtroppo dopo due anni, rimasi coinvolto in un incidente stradale che cambiò la mia vita, in quanto riportai la frattura della colonna vertebrale, con conseguente paralisi degli arti inferiori. All'epoca per una persona in carrozzina andare al mare nella mia città era impossibile. Non esistevano spiagge accessibili, figuriamoci pontili o barche.

Nel 2003, in un giro d'Italia a vela del catamarano accessibile Lo Spirito di Stella, per la prima volta ho nuovamente potuto provare l'emozione di tornare al mare. La tappa palermitana de Lo Spirito di Stella, mi diede una mano affinché io coronassi il mio sogno di riprendere il magnifico sport della vela. Infatti, commissionata dal Comitato Italiano paralimpico provinciale (presidente Roberta Cascio), vennero iniziate la progettazione e costruzione dell'imbarcazione accessibile Azzurra 600.

Durante la sua costruzione conobbi la Lega Navale Italiana di Palermo, il suo Presidente di allora Carlo Bruno e i suoi fantastici soci; ultimata l'Azzurra 600, sarebbe stata ormeggiata nei pontili del sodalizio palermitano.



Posso sicuramente dire che nella LNI di Palermo ho trovato la mia seconda famiglia e persone uniche; nel 2006 è iniziato il mio grande legame con questa associazione, che mi ha dato l'opportunità di ricominciare a fare vela insieme a tanti altri ragazzi disabili del territorio.

Con Azzurra 600 e gli istruttori volontari della LNI ho potuto conoscere il mondo delle regate, mondo fino ad allora a me sconosciuto. Con il passare degli anni le Azzurra 600 sono diventate 7 e nel 2013 a bordo di queste barche è stata organizzata a Palermo la manifestazione «Una vela Senza Esclusi», che mi ha permesso di confrontarmi con atleti paralimpici che avevano partecipato anche ai giochi paralimpici.

La manifestazione «Una vela Senza Esclusi» da allora si ripete ogni anno e parecchie sono state le edizioni da me vinte insieme ad altri Soci della Lega Navale Italiana di Palermo.

Nel 2017 grazie ad una intuizione del mio amico Beppe Tisci (presidente pro tempore della LNI Palermo) e in collaborazione con il Panathlon club di Palermo – allora presieduto dall'illuminato Gabriele Guccione recentemente scomparso – sono entrate in associazione le prime Hansa 303, l'imbarcazione paralimpica più diffusa al mondo. L'Hansa 303 mi ha permesso di partecipare a regate nazionali, internazionali e mi ha consentito di assaporare il gusto della vittoria, classificandomi primo al Campionato Italiano di Formia del 2022. La mia attività agonistica sull'Hansa continua ancora oggi e in questi anni ho avuto anche l'onore

di rappresentare la mia nazione partecipando a ben 3 campionati mondiali.

Dal 2011 ricopro con orgoglio la carica di consigliere della Lega Navale Italiana di Palermo, incarico che mi ha permesso di contribuire alla nascita della vela paralimpica qui a Palermo. Dal 2020 il mio amore per l'imbarcazione Hansa 303 si è rafforzato in quanto ho assunto il ruolo di presidente della Classe Hansa Italiana.

Lo scorso dicembre ho partecipato al progetto Wow, a bordo del Lo Spirito di Stella e ho attraversato l'Atlantico partendo da Tenerife con arrivo a Saint Martin. Per ogni marinaio la traversata

dell'Oceano Atlantico rappresenta il sogno di una vita, e incredibilmente ho avuto la fortuna di farla, grazie all'accessibilità di questo bellissimo catamarano.

Ho ancora tanti sogni velistici da realizzare e uno di questi è partecipare alla regata internazionale Palermo Montecarlo con *Our Dream*, un'imbarcazione di 53 piedi sequestrata alla criminalità organizzata e affidata alla Lega Navale Italiana di Palermo. Il suo restyling in corso la renderà accessibile e adatta a tutti, anche per chi utilizza la carrozzina. Obiettivo è dimostrare che basta poco per rendere concreti i concetti forse troppo spesso abusati di accessibilità e inclusività.

W lo sport, w la vita!



Intervista al Ministro per le Disabilità, Alessandra Locatelli

di Antonello de Fortuna

*Il mare è di tutti e per tutti,
eppure c'è ancora molto da fare per facilitare l'accesso alle spiagge.*

C'è ancora tanto da fare sul tema dell'accessibilità universale, principio cardine della Convenzione Onu sui diritti delle persone con disabilità: immaginare le nostre spiagge, i nostri percorsi culturali e gli itinerari turistici italiani davvero per tutti significa eliminare non solo le barriere architettoniche ma tutte quelle barriere che sussistono ancora nell'informazione e nella comunicazione. In questi ultimi anni sono stati compiuti passi in avanti molto significativi, ci sono tanti progetti importanti in tutto il Paese, ma dobbiamo ancora lavorare molto per assicurare a ciascuno la possibilità di vivere momenti ricreativi, spensierati e di vita dove e come si desidera. Con il Ministro del Turismo abbiamo avuto diversi incontri e stiamo lavorando per garantire sempre di più, nelle nostre rispettive aree di intervento, un miglioramento nella qualità dei servizi.

Fra i temi del prossimo G7 su disabilità e inclusione, a guida italiana, ci sarà spazio anche per discutere di temi legati allo sport e all'avvicinamento al mare senza barriere?

Il tema dello sport è attuale e coinvolge dal punto di vista internazionale sia le Istituzioni sia il Terzo settore e il mondo privato del nostro Paese. Avremo un panel nella giornata preparatoria del G7, durante il quale ospiti provenienti da tutto il mondo potranno confrontarsi sul tema.

Cosa l'ha colpita nella sua recente visita alla Lega Navale di Palermo, centro d'eccellenza nel campo della «nautica solidale»?

Quando sono arrivata a Palermo sono stata subito colpita dall'eccezionale accoglienza che ho ricevuto. Ho potuto visitare un'imbarcazione sequestrata alla criminalità che è in corso di allestimento per diventare accessibile in tutte le sue parti alle persone con disabilità fisica e ho visto le imbarcazioni dedicate alle gare agonistiche. La passione sia di chi gestisce e coordina la Lega Navale a Palermo sia quella di tutti i partecipanti all'evento, che ha avuto come protagonisti tanti atleti navigatori con disabilità, è davvero contagiosa ed è uno stimolo per tutti a fare sempre di più.





Come supportare enti pubblici no profit come la Lega Navale Italiana – che non fanno parte del Terzo Settore e non ricevono fondi pubblici – per sostenere progetti di avvicinamento al mare di persone con disabilità?



La Lega Navale si muove in una cornice normativa complessa, perché non è identificata come un ente privato e non può partecipare a determinati bandi riservati agli enti del Terzo settore. È in corso un confronto tra gli uffici del Ministero e la Lega Navale attraverso il quale vorrei proporre un Protocollo d'intesa o una Convenzione per portare avanti alcuni progetti che si rivolgono alle persone con disabilità in contesti anche complessi, con l'obiettivo di sviluppare pratiche positive e coinvolgere sempre più persone in questa bellissima realtà. Oggi più che mai serve unire le energie e lavorare insieme per garantire ad ogni persona la possibilità di vivere una vita piena, dignitosa e partecipata e soprattutto il diritto di poter essere felice.



Matteo Miceli.

Una vita sul mare.

Gli optimist, i record, i mari di uno dei più grandi velisti italiani

di Matteo Miceli

Il mare per me è cominciato molto presto. Avevo tre anni quando mio padre mi imbarcava sul Flyng Junior e uscivamo nel mare di Ostia. Da allora non ho mai smesso di amarlo. Ancora oggi, dopo tre anni e mezzo in giro fra Atlantico, Pacifico e Mediterraneo, sento questo legame fortissimo.

Ostia è stato da subito il mio parco giochi. Credo di essere stato uno dei più giovani iscritti alla Lega Navale, dove ho imparato a navigare ovviamente con gli optimist. È un ricordo che resta perché è stato il mio primo approccio diretto con il mare. Mio padre mi portava anche d'inverno a fare scuola vela. A cinque anni, freddo, onde, vento, è lì che decidi se quel mondo è il tuo mondo e è lì che io ho deciso. La Lega Navale di Ostia è stato il mio primo passo per capire la vela, per sentire il profumo del mare.

La Lega Navale poi è diventata per me anche lavoro. Dopo le esperienze in cantiere, molto importanti per capire cosa sono realmente le barche e come sono pensate e costruite, ho cominciato a frequentare la LNI di Roma e per più di cinque anni avevo la responsabilità della pratica in mare, mettendo in barca più di duecento patentati l'anno, con i corsi a Fiumicino. Credo per inciso che la responsabilità che sentono gli istruttori della LNI per quel che riguarda chi frequenta i loro corsi sia altissima e soprattutto mirata a formare marinai che in navigazione sappiano essere all'altezza delle responsabilità.

C'era una atmosfera molto bella fra noi. La parte teorica e la parte pratica marciavano insieme e fra gli istruttori si creava un rapporto che ancora adesso ricordo con affetto. Occorre anche tenere presente che le uscite in mare, nei corsi della LNI, sono maggiori rispetto agli altri corsi proprio perché il fine ultimo non è la patente ma la formazione, per la quale la patente è





solo una conseguenza. Era un lavoro piacevole e i miei primi amici di mare – che ancora oggi incontro – sono stati proprio i primi allievi.

Ho sempre regatato tanto, sin da piccolo, poi su l'hobie cat che è stato il mio primo giocattolo con cui gareggiare e in doppio ci siamo divertiti veramente tanto girando per l'Italia. Poi dopo l'incontro con gli amici di Luna Rossa, ho cominciato a regatare sui maxiyacht e quindi con MySong ho cominciato a fare tante regate sui maxi, grazie a un grande sponsor come Loro Piana. Poi c'erano i campionati con barche più piccole, soprattutto i campionati invernali che sono faticosi ma danno tanto. Fra queste la Roma Per Due e poi la Roma Per Uno che ci siamo inventati successivamente, forse sono quelle che sento più mie. Le regate in-

segnano a cercare di navigare in modo performante e credo che questo aiuti, comunque, anche chi non è particolarmente appassionato alla competizione.

Non ho mai pensato di essere un atleta a tempo pieno nonostante i record. Dovevo lavorare per riuscire a realizzare quelle sfide, ritagliando il tempo per allenarmi. La competizione, quella sì, l'ho sempre sentita molto forte sia in regata sia appunto quando ho cercato il record. A ogni modo, sono stato molto felice di essere nominato Velista dell'Anno nel 2007 e il CONI mi ha premiato con la Medaglia d'Oro al Valore atletico-sportivo. I due record che porto nel cuore sono comunque quello con Andrea Gancia in doppio con *Biondina Nera*, un catamarano non abitabile di 20 piedi che avevamo costruito insieme, compiendo la traversata atlantica da Dakar a Guadalupe con il record mondiale di 13 giorni, 13 ore, 58 minuti, 27 secondi. Nel 2007, sempre con *Biondina Nera*, ho poi ottenuto un nuovo record di traversata, questa volta in solitaria, dalle Canarie alla Guadalupa in 14 giorni, 17 ore e 52 minuti.

Poi è venuta la caccia al record per il giro del mondo. Gli ho dedicato tanto tempo e tanta fatica per prepararlo. Si trattava di una navigazione particolare legata alla sostenibilità. È mancata la sorte quando ormai stavo tornando, dopo aver superato tutti e tre i capi, ultimo l'Horn, ma ha ceduto il bulbo e la barca si è girata. Credo sia stata anche questa però una esperienza formativa che ha potuto insegnarmi e quindi insegnare a tutti diverse cose.

Oggi, dopo essermi impegnato nella formazione, nella cantieristica, nelle regate e nei record mondiali, il mio lavoro sul mare è navigare. Ho fatto cinque anni su *Vanity*, una barca d'epoca del 1936 – una barca di Coppa America – che è stata una bellissima scuola, una bellissima esperienza. In questi ultimi anni invece con mia moglie siamo partiti con un grande catamarano con il quale abbiamo fatto il giro del mondo. Siamo partiti, mentre imperversava il COVID, attraversando Mediterraneo, Atlantico, poi Panama e il Pacifico con la Polinesia. Molto cuore è rimasto proprio in Polinesia per le persone, per gli scenari. Poi siamo ritornati indietro, tutto di bolina, dalle Fiji fino in Sardegna. Non è stato semplicissimo ma lo abbiamo fatto in fondo abbastanza tranquillamente.

Ho sempre navigato in solitario ma con Corinna c'è stato veramente un legame speciale. Ci siamo sposati ormai cinque anni fa e con lei ho condiviso tutta la mia passione per il mare. È stato fantastico passare questi tre anni di navigazione insieme. Il mare e la barca legano. Ricordo con molto affetto tutte le esperienze

di integrazione a bordo e ho vissuto di persona quanto la navigazione sia straordinariamente utile per il superamento delle diversità e delle disabilità. In fondo, in mare siamo tutti un po' disabili.

Quanto ai mari, sono legato al mare ma se proprio dovessi fare una classifica direi la Polinesia, poi le Marchesi ma anche Capo Horn, dove siamo stati un mese in quelle isole della zona, doppiando Horn più di una volta, dove tutto è estremo, ghiaccio, vento, freddo. La natura è veramente potente in quei mari deserti. Non sarà bello dirlo ma dove non arriva l'essere umano, con il suo cemento e la sua plastica, con la sua disattenzione alla natura, i posti sono i più belli. Le Bahamas, che erano bellissime, per esempio, sono devastate dagli insediamenti umani, fatti senza rispetto. Anche le navi da crociera, che consumano 28 000 litri di gasolio l'ora, sono un problema per il mare di oggi.

Il mare ha bisogno di rispetto e di amore perché ovunque ho navigato ho trovato segni negativi, a volte molto negativi, per l'ambiente marino.



Diario di bordo della Lega Navale Italiana

maggio-giugno 2024

di Michele Valente

Nei weekend tra il 10 maggio e il 9 giugno - Open Day LNI 2024: oltre 90 eventi in tutta Italia

Si è tenuta nei fine settimana tra il 10 maggio e il 9 giugno la terza edizione degli Open Day della Lega Navale Italiana. Le sedi della LNI in tutta Italia hanno aperto le porte al pubblico, con un ampio programma

di eventi che ha offerto la possibilità di partecipare, in modo gratuito e alla portata di tutti, alle attività che l'associazione svolge in mare e nelle acque interne. L'iniziativa ha lo scopo di promuovere l'ampia offerta di attività culturali, sportive, sociali, di formazione nautica e di salvaguardia ambientale promosse dalle 256 Sezioni e Delegazioni Lega Navale Italiana presenti su tutto il territorio nazionale.



Dal 14 al 23 maggio - Le strutture LNI della Sicilia orientale unite in «Vela & Salute», prima iniziativa della campagna «Mare di Legalità»

La seconda edizione di «Vela & Salute», promossa dalle Sezioni e Delegazioni della Lega Navale Italiana della Sicilia orientale in collaborazione con l'Arnas Garibaldi di Catania, si è tenuta dal 14 al 23 maggio. «Vela & Salute» ha percorso quest'anno circa 480 miglia lungo la costa orientale siciliana, con l'impiego di 11 barche confiscate alla criminalità organizzata e affidate alla LNI per finalità istituzionali, la partecipazione attiva di 42 soci membri degli equipaggi e 64 soci come supporto a terra e 970 persone tra giovani e adulti con disabilità o fragilità coinvolti nell'attività. L'iniziativa socio-solidale, che ha dato il via alla campagna nazionale «Mare di Legalità», ha avuto l'obiettivo di sensibilizzare sulla prevenzione della talassemia, sulla donazione del sangue, contro la violenza sui minori e in favore della promozione della legalità.

25 maggio - La storica torre faro di Torre San Giovanni di Ugento (Lecce) affidata alla Lega Navale Italiana

È stata inaugurata la torre del Faro di Torre San Giovanni di Ugento (Lecce), tornata fruibile al pubblico con la fine dei lavori di restauro. La torre a pianta ottagonale, caratterizzata dalla trama a scacchiera bianca e nera, è stata costruita da Carlo V nel 1565 ed è in funzione come faro della Marina Militare dal 1932. Il bene è stato acquisito dal Comune di Ugento nel 2020 e lo scorso anno è stato affidato in comodato d'uso gratuito per quindici anni alla Lega Navale Italiana Sezione di Torre San Giovanni a seguito del completamento dei lavori di restauro. Ospiterà la sede sociale della Sezione, che custodirà questo monumento per renderlo visitabile a residenti e turisti. La torre faro ugentina è la seconda ad essere gestita da una Sezione della LNI ed è la prima ad



essere ancora in funzione, dopo la Lanterna di Trieste, faro inattivo dal 1969, divenuto nel 1992 sede della Lega Navale triestina.

Dall'8 al 10 giugno - Lega Navale Italiana alla Giornata della Marina con una delegazione di giovani atleti

La Lega Navale Italiana ha partecipato a Civitavecchia alle celebrazioni per la Giornata della Marina (10 giugno) con una delegazione formata da giovani atleti delle Sezioni LNI di Ostia e Civitavecchia, guidata dal consigliere nazionale e presidente della Lega Navale Italiana Sezione di Ostia, Carola De Fazio. Nell'ambito degli eventi al Villaggio Marina, sono stati centinaia i civitavecchiesi e non solo che hanno potuto incontrare i soci della Lega Navale Italiana e conoscere da vicino le attività associative presso lo stand dell'associazione.



LEGA NAVALE ITALIANA
Il portale per chi ama il mare

Segui giorno per giorno le attività della
Lega Navale Italiana accedendo
all'area notizie del sito
www.leganavale.it



La Lega Navale Italiana in Puglia Nord e Puglia Sud

RRLN

La delegazione è molto grande. Quali sono le realtà più significative?

Michele Zaetta (MZ, Puglia Nord) - La Puglia è una Regione che conta 38 strutture periferiche: per questo motivo il Presidente Nazionale ha ritenuto di avvalersi della collaborazione di due delegati. Uno per la Puglia Nord che comprende le Province di Bari, Taranto, BAT e Foggia con 19 Sezioni e uno per la Puglia Sud che comprende le Province di Brindisi e Lecce con altre 19 Sezioni. Complessivamente sono associati 8000 soci ordinari suddivisi quasi al 50% tra le due zone. Le realtà più significative sono costituite principalmente dalle Sezioni ultracentenarie: Taranto e Bari (1901); Bisceglie (1907) Monopoli e Molfetta (1917), Trani (1922).

Roberto Galasso (RG, Puglia Sud) - Nonostante la Puglia sia stata suddivisa in due delegazioni, la Puglia meridionale e quella settentrionale rimangono molto estese e composte ciascuna con 19 strutture periferiche. La Puglia meridionale comprende quelle che ricadono nelle province di Brindisi e Lecce. La realtà più significativa della Puglia Sud è sicuramente la Sezione di Brindisi (costituita il 16 settembre 1917). Rilevante il contributo della Lega Navale e della Sezione di Brindisi nel lontano 1933, per la realizzazione del Monumento al Marinaio d'Italia, simbolo della città e vanto della Lega

Navale Italiana. Importante la storia degli sport legati al mare e che hanno da sempre contraddistinto la Sezione di Brindisi; fra questi il Canottaggio e la Vela.

I rapporti con le Sezioni sono fondamentali. Quali sono gli aspetti più positivi e le criticità?

MZ - Gli aspetti positivi sono rappresentati dal continuo scambio di opinioni e di esperienze che arricchiscono l'intero sodalizio. Le criticità sono rappresentate al contrario da un eccessivo isolazionismo di alcuni che curano solo la propria Sezione senza tener conto dei principi fondamentali che sono alla base della nostra Associazione.

RG - I rapporti tra le Sezioni del territorio sono importanti, condividere le esperienze arricchisce e consente spesso di affrontare le problematiche con maggiore serenità. Innumerevoli sono infatti le difficoltà che i dirigenti delle strutture periferiche si ritrovano ad affrontare, dalle concessioni demaniali ai rapporti con le istituzioni locali, agli aspetti fiscali, contributivi,

autorizzativi, la gestione della sicurezza i rapporti con i dipendenti, la quadratura del bilancio e in questa miriade di adempimenti riuscire a svolgere l'attività istituzionale. Gli aspetti positivi sono sicuramente le gratificazioni che si ricevono dai soggetti più fragili della società per i quali tanto ci adoperiamo.



Cosa rappresenta nei vostri territori la LN oggi?

MZ - La Lega Navale Italiana, grazie all'opera di alcuni presidenti particolarmente attivi, si è connotata nel territorio come un riferimento certo e affidabile per chi vuole avvicinarsi al mare in tutte le sue innumerevoli sfaccettature.

RG - Ciò che rappresenta la LNI nei territori è una immagine molto diversa a seconda della qualità del nostro operato. Può essere e spesso lo è un presidio di legalità e di buone pratiche, e un punto di riferimento per le amministrazioni locali, ma non sempre è così e bisogna continuamente presidiare il territorio affinché tutte le strutture periferiche realizzino attività di pubblico interesse per la cittadinanza e diano lustro all'associazione;

Quali sono i progetti che vi vedono più impegnati in questa stagione?

MZ - In questo mese di maggio le Sezioni sono

state impegnate in una attiva e proficua opera di propaganda, anche nell'ambito delle giornate «open day» promosse a livello nazionale. Molte le conferenze sul mare e sull'ambiente (Monopoli, Ischitella, Barletta); le iniziative di pulizia delle spiagge con il coinvolgimento di intere scolaresche (Rodi garganico); la giornata del mare (Taranto, Manfredonia, Foggia). Sono inoltre previste organizzazioni di gare nazionali o regionali di Vela e canoa da parte delle Sezioni affiliate alla FIV (Bari e Trani) e alla FICK (Manfredonia, Molfetta e Taranto).

RG - I progetti che ci vedono più impegnati riguardano quelli a favore dei soggetti più fragili, cercando di avvicinare tutti al mare, anche chi ha limitazioni fisiche o psichiche o semplicemente vive una situazione di disagio. Per queste persone e per i più giovani in particolare, ci stiamo adoperando per l'abbattimento delle barriere architettoniche e, grazie all'acquisto di natanti

Il mare pugliese ricorda e racconta storie. È il mare di Diomede che fugge dal più famoso incendio dell'antichità ma è anche il mare degli imperatori nati in Illiria – il migliore dei quali fu Marco Aurelio – e poi di Bisanzio e di Venezia. È il mare dei crociati e dei Templari che partivano da Brindisi, la porta dell'Asia, dopo essersi riuniti in preghiera nella piccola cappella a pochi metri dalla colonna del porto, storico punto cospicuo. Insieme alla sua gemella scomparsa, infatti, quella colonna segnava, allineandole, l'unica rotta per un non facile approdo.

Dopo la Liguria con i suoi colori e le sue voci, armiamo dunque la prora questa volta verso la Puglia o le Puglie, come forse sarebbe più corretto dire. Le Sezioni pugliesi della Lega Navale sono molto presenti e attive sul territorio da sempre, suddivise in Puglia Settentrionale e Puglia Meridionale. Il mare e il vento – non solo nel Salento – sono in fondo, da quelle parti, autori di scenari sorprendenti, scolpendo le coste e creando capolavori nella roccia. Il tempo è irragionevole – come a volte lo sono le donne di questa terra, il cui fascino dipende forse anche da questo – e può capitare che, stando al timone, superi

Punta Palascia con il sole e un mare tranquillo, poi improvvisamente da poppa un'ombra nera in pochi minuti ti raggiunge e ti ritrovi a ballare – visibilità praticamente zero, grazie alla pioggia – dando ancora al centro del porto di Otranto, in attesa che la burrasca passi.

Da decenni e decenni, la Lega Navale in Puglia è fatta di persone con il sangue probabilmente salato. Un vecchio socio mi dice che per lui è impensabile non addormentarsi con il suono del mare, il suo profumo, che si intuisce in lontananza. Sia esso l'Adriatico instabile o il più pacifico Ionio, sia invece l'ombra del Gargano che fa da bussola e compagnia a chi naviga o il lampo bianco del faro di Capo d'Otranto quando illumina la notte, oppure la spiaggia di Punta Prosciutto o ancora le grotte che nascondono e filtrano bracci di mare ben dentro la costa adriatica, tutto questo e tanto altro riporta la Puglia a tutto quel blu che la contorna. Tutto insomma qui è mare, anche gli ulivi lontani in fondo alla costa, le torri e i castelli che evocano Federico, lo *Stupor Mundi*, che quella terra la amò tanto da morirci dentro.

Carlo Romeo

progettati per ogni forma di disabilità come l'Hansa 303, consentire praticamente a tutti di praticare lo sport della vela.

Quali sono i momenti che ricordate con maggior piacere rispetto alla vostra esperienza nella LNI?

MZ - Prima di essere nominato delegato, sono stato presidente della Sezione di Bari dal 1994 al 2021. In questi lunghi anni ho avuto come obiettivo principale quello di far conoscere ai cittadini la Lega Navale Italiana e quello che rappresenta. A tal fine ho ricostruito, anche con il contributo dell'Archivio di Stato per i beni culturali, la storia della Sezione di Bari fin dalla sua nascita, consapevole che non ci può essere futuro senza una conservazione e conoscenza del passato. Ho quindi pubblicato tale storia su un numero speciale della nostra rivista di Sezione *Alla via così*. Convinto che l'attività sportiva sia uno dei mezzi più efficaci per avvicinare i giovani al mare e ai suoi valori, ho promosso e sostenuto le attività sportive dal primo momento fino ad ottenere dal CONI le benemerite della stella al merito sportivo di bronzo (2000), d'argento (2004) la stella d'oro (2011) e infine (2015) il collare d'oro al merito sportivo, la massima onorificenza concessa dal CONI.

RG - I momenti indimenticabili dei miei tre mandati da presidente della Sezione di Brindisi, ma anche durante la mia esperienza come Consigliere Nazionale e oggi come Delegato Regionale, sono quelli più semplici e spontanei come possono essere un grazie di una mamma.

Come vi siete avvicinati alla LNI?

MZ - Grazie ad amici che frequentavano già la LNI.

RG - Ho sempre sognato, fin da ragazzo, di far parte della Lega Navale, sono cresciuto nel quartiere dove è ubicata la base nautica della Sezione di Brindisi e ho sempre desiderato praticare lo sport della vela. Frequentai un corso di vela e da allora la mia vita è cambiata.



Ci sono persone che nella vostra esperienza nella LN vi hanno segnato di più?

MZ - Da giovane socio ho avuto la fortuna di conoscere uno dei maestri della marineria barese, il comandante Aldo Claverini, un personaggio carismatico, un grande navigatore del cielo e del mare, socio della Lega Navale barese, che ha formato diverse generazioni di velisti. Con lui ho fatto il corso di patente insieme a mia moglie nel 1990 e da lì è cominciata la nostra passione per il mare. Successivamente ho avuto la fortuna di incontrare un altro grande marinaio, Paolo Santostasi, con il quale è rimasto un rapporto di stima e amicizia.

RG - Certamente, e sono tante; sono le persone con le quali ho condiviso le gioie e i dolori, le preoccupazioni, ma anche gli ideali e gli scopi della nostra associazione.

Tre luoghi del vostro mare che vi sono cari?

MZ - Bari, perché ci viviamo, Monopoli e Trani perché sono molto belle e accoglienti.

RG - Il primo è sicuramente Torre Guaceto, che ho avuto la fortuna di vivere, prima che diventasse riserva naturale; lì ho i ricordi più belli, con gli amici, lì facevamo windsurf. Poi sicuramente la Grecia ionica tutta, visitata con la mia barca e la mia famiglia, luoghi magici e ricordi indelebili. Infine, Valona, l'ultima scoperta grazie alla Regata Brindisi Valona organizzata dalla Sezione di Brindisi. Natura incontaminata e un mare tutto da scoprire.

Più facile ragionare con i giovani iscritti o con quelli storici, se si può generalizzare?

MZ - Se parliamo di valori e di tradizioni è più facile interloquire con i soci più anziani, se invece parliamo di sviluppo e di programmi per il futuro, i giovani sono più pronti.

RG - Domanda provocatoria... i più giovani sono più ricettivi e pronti ad acquisire le conoscenze, a fare nuove esperienze e ad impegnarsi. I soci storici sono una grande risorsa e costituiscono un patrimonio per l'associazione, devono essere maggiormente valorizzati.

Cosa rende particolare il vostro territorio?

MZ - Come detto la Puglia è una Regione con 800 km di costa che quindi si presta in modo particolare alla presenza e all'attività delle Sezioni che possono disporre di una sede sul mare.

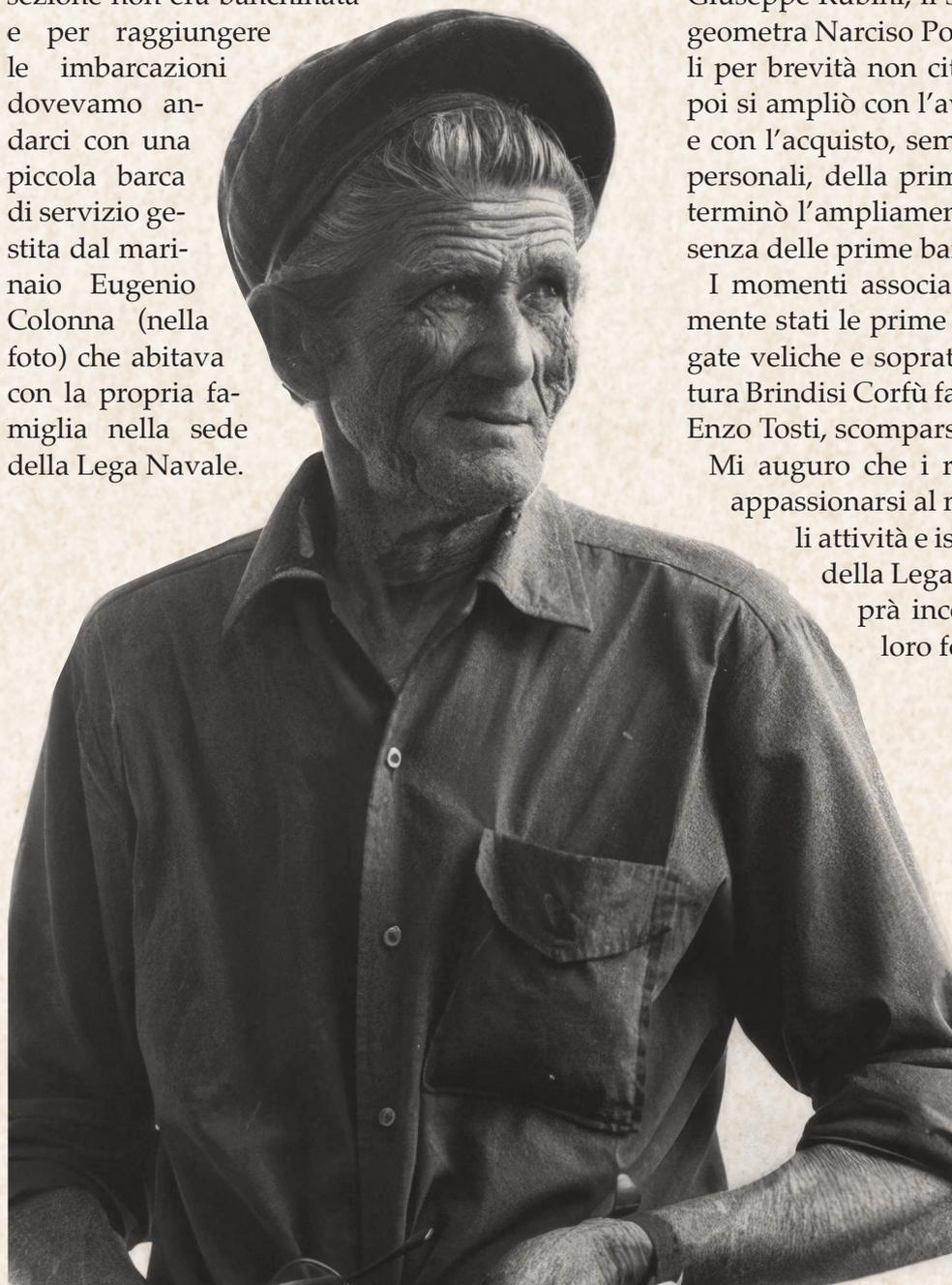
RG - Il nostro territorio, come tutti gli altri, è unico e irripetibile; si dice «lu Salento: lu mare, lu sule e lu vientu», come tutti i detti popolari è una sintesi perfetta, ma sicuramente non esaustiva di tutto ciò che ci caratterizza, come l'ospitalità, la bellezza delle nostre coste, il calore umano che siamo capaci di trasmettere e che a volte sorprende anche noi stessi, e infine la voglia innata di condividere con chiunque ciò che più amiamo e che per tutti i soci della Lega Navale è sicuramente il mare.



Amarcord

di Michele Muscio

Mi sono iscritto alla Lega Navale, Sezione di Brindisi, nel 1970 circa; la mia prima barca è stata un gozzo di 7 m con il quale ho cominciato ad appassionarmi alla pesca. Ricordo che in quei primi anni la nostra sezione non era banchinata e per raggiungere le imbarcazioni dovevamo andarci con una piccola barca di servizio gestita dal marinaio Eugenio Colonna (nella foto) che abitava con la propria famiglia nella sede della Lega Navale.



In quel periodo eravamo un piccolo gruppo di amici con la passione del mare e della pesca; ricordo con affetto il professor Enzo Tosti (nostro presidente di Sezione), il dottor Domenico Anglani, il professor Gino Guadalupi, il dottor Giuseppe Rubini, il signor Mario Maggiolini, il geometra Narciso Polmone e tanti altri dei quali per brevità non cito il nome. La nostra sede poi si ampliò con l'avvento del banchinamento e con l'acquisto, sempre con i nostri contributi personali, della prima gru. Detto acquisto determinò l'ampliamento degli associati e la presenza delle prime barche da diporto.

I momenti associativi più belli sono sicuramente stati le prime gare di pesca, le prime regate veliche e soprattutto la prima regata d'altura Brindisi Corfù fatta in ricordo del professor Enzo Tosti, scomparso prematuramente.

Mi auguro che i ragazzi brindisini possano appassionarsi al mare in tutte le sue possibili attività e iscriversi alla nostra Sezione della Lega Navale di Brindisi, che saprà incentivarli e contribuire alla loro formazione.

SICUREZZA delle unità da DIPORTO

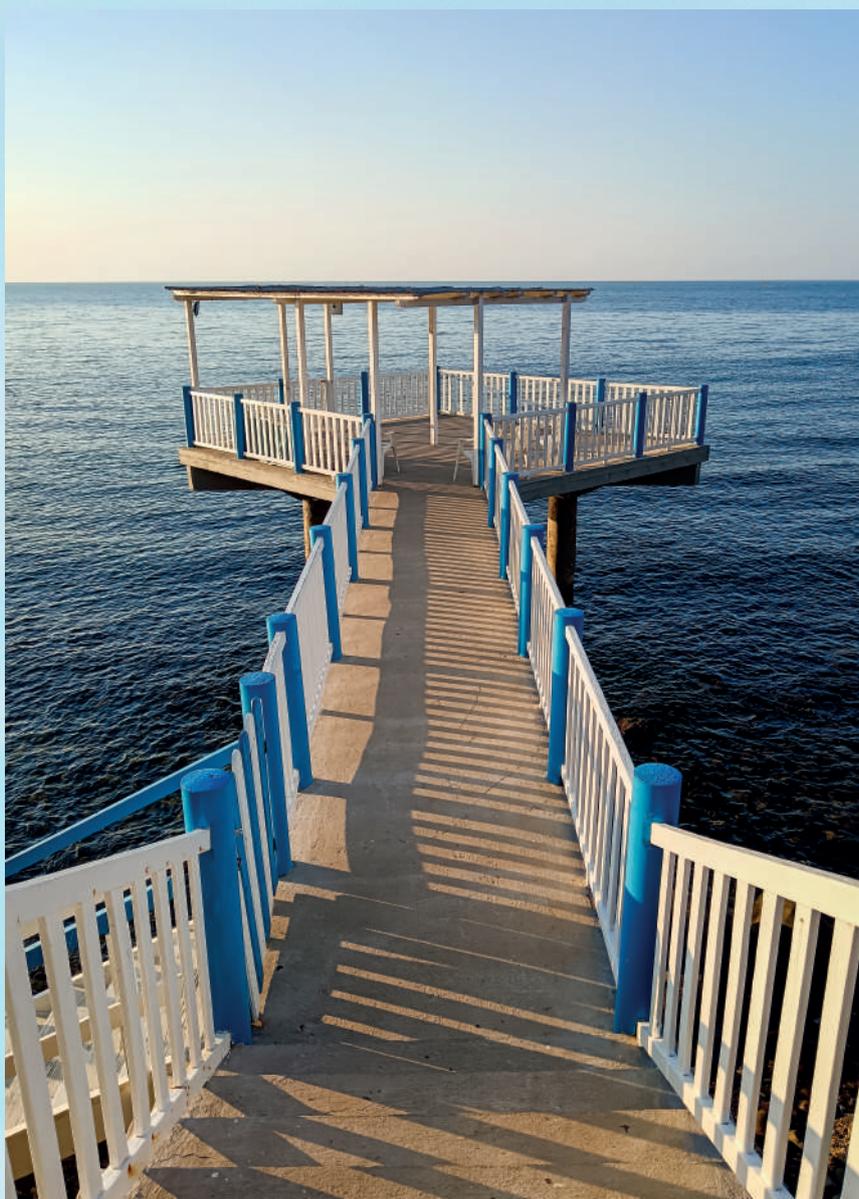
Bollino blu, direttive del Ministro sui controlli di sicurezza, navigazione sotto costa e sanzioni a tutela della sicurezza nautica (parte V)

*di Aniello Raiola
foto di Simone Zambito*

Bollino blu

Il decreto legislativo 3 novembre 2017, n. 229, che contiene la revisione e l'integrazione del Codice della nautica da diporto (cosiddetta riforma del codice) ha introdotto il concetto di competenza esclusiva del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera in materia di pianificazione, direzione e coordinamento dei controlli di sicurezza sulle unità da diporto e il riconoscimento a livello legislativo del bollino blu (istituito in passato, anno per anno, con direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti).

Il bollino blu è uno strumento di razionalizzazione dei controlli di sicurezza sulle unità da diporto, che consente, grazie ad una visita di sicurezza preventiva effettuata alla vigilia della stagione balneare, il rilascio all'unità da diporto di una certificazione, nonché di un adesivo per l'anno in corso (il bollino blu per l'appunto, da applicare su punto ben visibile dell'unità), attestanti che detta verifica



si è svolta con esito positivo. In tal modo l'unità non dovrà più essere sottoposta durante la stagione balneare dell'anno in corso ai controlli di routine su documenti di bordo e su mezzi di salvataggio e dotazioni di sicurezza.

Con tale sistema si consegue una razionalizzazione delle attività di controllo delle unità da diporto in materia di sicurezza della navigazione, evitando inutili e dispendiose ripetizioni di verifiche sulle stesse unità in archi temporali limitati da parte di diverse forze di polizia, a tutto vantaggio del risparmio delle risorse pubbliche e della serenità dei diportisti durante l'estate.



Direttive del Ministro sui controlli di sicurezza e disciplina della navigazione sotto costa

Ogni anno, alla vigilia della stagione estiva, viene adottata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti la direttiva per la razionalizzazione dei controlli di sicurezza di routine sulle unità da diporto.

La direttiva trae origine dalla legge n. 172/2003 (Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico) e dal Codice della nautica, che attribuiscono la competenza dei controlli relativi alla sicurezza della navigazione da diporto alla Guardia costiera e prevedono che il predetto Ministro indichi per la stagione estiva i criteri per lo svolgimento di tali controlli.

Il tutto sempre in ossequio ad un criterio di razionalizzazione che riduca il fenomeno della reiterazione in ristretti periodi di tempo dei controlli per sicurezza della navigazione, effettuati sulle unità da diporto dalle forze di polizia operanti





in mare e con la finalità di assicurare una proficua collaborazione tra le stesse, attraverso il coordinamento delle attività istituzionali di vigilanza che consenta anche il contenimento dei costi.

Secondo la direttiva, nel periodo 1° giugno-30 settembre, le Capitanerie di porto e le Forze di polizia operanti sia in mare sia nei laghi maggiori devono svolgere controlli sulle unità da diporto non munite di bollino blu, finalizzati alla verifica:

- del possesso e della regolarità della documentazione di bordo;
- della presenza a bordo dei mezzi di salvataggio e delle dotazioni di sicurezza prescritte dal Regolamento di attuazione del Codice;
- dell'idoneità dei titoli abilitativi per il comando, in relazione al tipo di unità ed alla navigazione effettuata.

Inoltre, la direttiva solitamente affida alle Direzioni marittime il compito di promuovere, sul territorio di giurisdizione, il concorso funzionale delle forze di polizia alle attività di controllo in mare, d'intesa con i Prefetti quali autorità provinciali di pubblica sicurezza. Resta inteso che per quelle attività che non sono correlate ai suddetti controlli di routine, ciascuna forza di polizia continua ad agire in piena autonomia, secondo le rispettive competenze di pubblica sicurezza, polizia giudiziaria, nonché di polizia amministrativa in mare.

La direttiva stabilisce generalmente che le forze di polizia nel periodo estivo devono prioritariamente:

- tutelare i bagnanti e i subacquei, vigilando sui divieti di transito/navigazione nelle fasce di mare destinate in modo esclusivo alla balneazione;
- vigilare sui tratti di mare in cui è più intenso il traffico diportistico, controllando il rispetto dei limiti connessi con la disciplina delle fasce di navigazione;
- svolgere azione di prevenzione sull'uso improprio di moto d'acqua, kite-surf, gommoni volanti e mezzi simili;
- reprimere le condotte che possano mettere in pericolo la vita umana in mare, con particolare riguardo al rispetto delle norme in materia di prevenzione degli abbordi in mare;
- verificare il rispetto della specifica normativa di sicurezza in materia di locazione e di noleggio di unità da diporto;



- controllare il rispetto dei limiti di navigazione delle unità da diporto nelle aree marine protette;
- vigilare sul corretto smaltimento dei rifiuti di bordo, con particolare riferimento agli oli e batterie esauste;
- far rispettare il limite di velocità di 10 nodi, fissato generalmente entro i 500 metri dalle coste rocciose alte sul mare e i 1000 metri dalle spiagge, oltre le acque riservate ai bagnanti, salvo diverse distanze stabilite dalle ordinanze delle Capitanerie locali.

Nella navigazione in prossimità della costa bisogna, altresì, attenersi alle ordinanze di polizia marittima delle Capitanerie di porto, pubblicate sui siti internet istituzionali, nonché consultare la cartografia ed i portolani.

Le ordinanze disciplinano i limiti di navigazione rispetto alla costa con particolare riferimento:

- alle zone di mare riservate esclusivamente alla balneazione, disponendo, d'intesa con i comuni costieri, il posizionamento da parte dei concessionari di mezzi di segnalazione (solitamente boe di colore arancione) di dette zone;
- all'utilizzo di corridoi di lancio per la partenza e l'atterraggio delle unità dalla /sulla costa/ spiaggia, con velocità minima di governo e comunque non superiore a 3 nodi e prestando la massima attenzione;
- alla distanza dalla costa entro la quale la velocità delle unità non può superare i 10 nodi.



Come disposto dall'articolo 27 del codice della nautica da diporto, la navigazione e le modalità di utilizzo dei cosiddetti natanti da spiaggia, denominati iole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole autopropulse e non, natanti a vela con superficie velica non superiore a 4 mq, canoe, kajak, nonché degli acquascooter e mezzi simili sono disciplinate con ordinanza dell'Autorità marittima territorialmente competente, fermo restando per questi mezzi il limite massimo di navigazione fissato, dal codice, in un miglio dalla costa.

È poi importante ricordare che l'uso commerciale dei natanti da diporto (cioè, unità fino a 10 metri di lunghezza non immatricolate) per finalità di locazione, noleggio e diving è disciplinato dal decreto ministeriale 1° settembre 2021 che, in maniera omogenea e per tutto il territorio nazionale, regola i requisiti, le formalità e gli obblighi che devono essere rispettati dagli operatori commerciali che intendono svolgere queste attività con natanti. Le locali Autorità marittime possono intervenire con propria ordinanza in questa materia soltanto qualora vi siano particolari esigenze di carattere prettamente locale, che richiedano di integrare la normativa contenuta nel citato decreto ministeriale.

I criteri ispiratori della nuova disciplina sull'uso commerciale dei natanti sono stati quelli dell'uniformità di normativa e della sicurezza della navigazione in un settore, come quello dei piccoli mezzi da diporto presi in locazione o comunque usati come appoggio per immersioni subacquee o per effettuare brevi gite turistiche, che in passato ha causato non pochi incidenti.

Il decreto 1° settembre 2021 prevede, infatti, svariati obblighi per gli operatori commerciali: presentare all'autorità marittima del luogo di svolgimento delle attività una comunicazione di inizio attività, corredata dell'elenco dei natanti utilizzati e della documentazione tecnica ad essi relativa; conservare a bordo di ogni unità una copia della predetta comunicazione vistata dall'autorità marittima; contrassegnare i natanti con il nominativo dell'operatore commerciale e un numero progressivo; conservare a bordo durante la navigazione copia del contratto o comunque del correlato documento fiscale; verificare che chi prende in locazione il mezzo abbia compiuto i 16 anni (14 anni per i piccoli natanti da spiaggia come iole, pattini, sandolini, mosconi e pedalò); informare chi prende in locazione il mezzo dei limiti di abilitazione del natante e accertare, in caso di navigazione oltre le sei miglia dalla costa, che sia in possesso di patente nautica; illustrare al cliente le modalità di funzionamento del motore, il corretto uso delle dotazioni di sicurezza e dell'ancora e le prescrizioni dell'autorità marittima per la zona; illustrare e consegnare a chi prende in locazione il mezzo senza patente nautica (perché non ri-



chiesta per la sua conduzione), una tabella di istruzioni scritte: sugli obblighi prima di lasciare l'ormeggio, prima dell'accensione del motore e in ingresso e uscita dai porti, su stacco di sicurezza, principi di governo dell'unità, limiti di velocità, aree riservate ai bagnanti e sub in immersione, precedenza, ancoraggio e navigazione con onda, fanali dei porti e principali fanali delle unità, nonché sull'uso del VHF; possedere almeno la patente nautica di categoria A per condurre unità in noleggio (vale a dire per fare da skipper ad altri trasportati) o adibite al diving; tenere, in caso di diving, un registro vidimato dall'autorità marittima, sul quale riportare tutti i dati relativi all'immersione e ai partecipanti.



Tutela della sicurezza nautica

Uno degli scopi perseguiti dal legislatore della riforma del codice della nautica nel 2017 è stato quello di provocare l'effetto di una maggiore deterrenza per tutte quelle violazioni che, soprattutto durante la stagione balneare, destano maggiore allarme sociale ed evitare, quindi, incidenti in mare, specie sotto costa, causati dal mancato rispetto di norme di sicurezza.

Infatti, con il decreto legislativo n. 229 del 2017 il sistema sanzionatorio relativo al diporto è diventato più completo, ma anche più severo in tema di sicurezza per:

- l'inasprimento di un terzo di tutte le sanzioni allora vigenti in materia di sicurezza nautica e di comando di unità sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti;
- l'introduzione di nuovi illeciti amministrativi: superamento dei limiti di velocità, trasporto di persone a titolo oneroso (che è vietato alle unità da diporto e riservato alle navi mercantili) e danno (o anche solo pericolo di danno) ambientale;
- l'aumento dei casi per i quali sono previste le sanzioni della sospensione e della revoca della patente nautica (sospensione in caso di superamento limiti di velocità, navigazione a distanza inferiore ai 100 metri da pallone segna-sub, infrazioni alla sicurezza per unità destinate al diving, trasporto di persone a titolo oneroso con unità da diporto; in caso di reiterazione di tali illeciti nell'arco di due anni, interviene la revoca; nelle ipotesi di comando di unità sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti è sempre prevista la sospensione e, in caso di recidiva nel biennio o di sinistro marittimo, è comminata la revoca, oltre che, nei casi più gravi, il sequestro dell'unità da diporto; per il danno ambientale è sempre disposta la revoca della patente e, nei casi più gravi, il sequestro dell'unità da diporto);
- l'aumento dei casi per i quali è prevista, per imbarcazioni e navi, la sospensione della licenza di navigazione oppure, per i natanti, il ritiro temporaneo della dichiarazione di potenza del motore (comando senza patente o in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, trasporto di persone a titolo oneroso con unità da diporto, reiterazione nell'arco di due anni delle violazioni per le quali è prevista la sospensione della patente nautica).

Estintori portatili

Ogni quanto tempo vanno sottoposti a revisione gli estintori portatili?

Il regolamento di attuazione del codice della nautica, parte sicurezza della navigazione, stabilisce che non è prevista una verifica periodica degli estintori. Occorre però accertarsi del loro buono stato di conservazione e controllare che l'indicatore di pressione sia nella posizione di carico (zona verde).

Giubbotti di salvataggio

I giubbotti di salvataggio hanno una scadenza di validità?

Le cinture di salvataggio, che - si ricorda - devono essere in numero pari alle persone imbarcate, possono essere mantenute a bordo fino a quando risultano efficienti ed in buono stato di conservazione. Va, però, considerato che quelle ad attivazione automatica (e non manuale) possiedono un dispositivo di apertura che riporta la data di sostituzione stampata. Le bombolette di gonfiaggio del giubbotto, invece, generalmente non hanno una data di scadenza specifica, ma è opportuno controllare periodicamente il loro stato di efficienza. Per ragioni di sicurezza le camere d'aria dei giubbotti di salvataggio non sono riparabili; quindi, se si trova una perdita il giubbotto deve essere smaltito. Infine, è opportuno ispezionare le cinghie, le fibbie e le chiusure per eventuali segni di danni e l'intero giubbotto per eventuali strappi o cuciture che si siano staccate.

Zattere di salvataggio

Ogni quanti anni vanno revisionate le zattere di salvataggio?

Le zattere di salvataggio devono essere sottoposte a controlli periodici biennali presso le stazioni di revisione autorizzate dal fabbricante. I risultati delle verifiche e degli interventi effettuati vanno riportati in apposito certificato di revisione. Soltanto per le zattere cosiddette costiere (vale a dire, da imbarcare su unità da diporto che navigano oltre sei miglia dalla costa ma non oltre le dodici miglia) la prima revisione periodica è prevista dopo 36 mesi e le successive a scadenza biennale.

Ogni sei anni dal primo confezionamento, invece, la zattera deve essere sottoposta, presso il fabbricante o la stazione di revisione da lui autorizzata, ad una visita più accurata denominata speciale, che va comunque effettuata se durante il controllo periodico biennale si dovesse constatare una usura anomala della zattera.



Al ristorante LNI di Molfetta con Luigi e Noemi

Sono Luigi e da sempre mi occupo di cucina, che a dire il vero più che un lavoro è la mia grande passione. Con mia moglie Noemi gestiamo il servizio di ristorazione della Lega Navale Italiana di Barletta.

La location (una splendida terrazza affacciata sul mare) è luogo ideale per dare sfogo alla creatività culinaria partendo dalla cucina tradizionale sia di mare sia di terra.

Va detto che la ristorazione in un circolo è cosa differente da un normale «ristorante» aperto al pubblico. Il servizio ristorazione, in un circolo come il nostro, deve necessariamente partire dalla conoscenza dei soci, dalle loro aspettative e dai loro gusti, che ne fanno il nostro punto di forza, al quale si aggiunge un servizio pizzeria anch'esso attento alle attese dei nostri soci.

La mia storia professionale inizia nel 2006 con l'apertura di *lounge bar*, successivamente faccio il ristoratore in un Circolo di tennis (comincia così la conoscenza di un luogo riservato ai soci), segue un Circolo sportivo polivalente e un lido balneare.

A ottobre 2022 l'attuale presidente LNI di Barletta mi contatta, e così inizia la mia avventura.

Con la mia squadra, propongo ai soci una cucina che deve necessariamente tener conto del luogo nel quale operiamo e, a dire il vero, cucinare «vista mare» è sicuramente un «valore aggiunto».

Voglio descrivere tre piatti che godono sempre di un alto gradimento:

- Risotto frutti di mare;
- Spaghetto al riccio;
- Millefoglie di mare.

Naturalmente sono piatti stagionali che devono necessariamente tener conto della reperibilità delle materie prime. A Barletta siamo fortunati, oltre al mare, abbiamo una campagna estremamente generosa, e questo mi consente di dare sfogo alla mia creatività.



RISOTTO FRUTTI DI MARE (ingredienti x 4 persone):

- Riso Carnaroli 320 g
- Cozze nere 1 kg
- Vongole 500 g
- Calamari già puliti 350 g
- Gamberi (solo le code sgucciate) 300 g
- Prezzemolo 1 ciuffo
- Aglio 2 spicchi
- Vino bianco 90 g
- Brodo vegetale q.b.
- Olio extravergine d'oliva q.b.
- Burro freddo 70 g
- Cipollotto fresco 50 g
- Sedano 25 g
- Carote 25 g
- Peperoncino 1
- Sale fino q.b.
- Pepe nero q.b.

Cominciamo dalla pulizia di tutti i molluschi e crostacei. Ricordiamoci di scartare cozze e vongole se già dischiuse o rotte. Lasciamo le vongole in ammollo in acqua con il sale per un paio d'ore, il tempo necessario affinché

spurghino la sabbia, scoliamo e sciacquiamo.

Puliamo per bene i calamari, tagliamoli a listarelle spesse circa 1 cm e facciamo pezzetti grossi 2 cm. Sgucciamo i gamberi e conserviamo solo la coda.

In una grande padella, mettiamoci tutte le cozze. Facciamole aprire adagiando un coperchio.

Filtriamo il liquido e facciamo lo stesso con le vongole.

Sminuzziamo finemente sedano, carota e cipollotto e puliamo gli spicchi d'aglio (manteniamoli interi). Puliamo il peperoncino e tritiamolo, sminuzziamo il prezzemolo.

Facciamo insaporire il tutto per una decina di minuti, poi eliminiamo l'aglio.

Aggiungiamo i calamari e facciamoli saltare per un minuto prima di aggiungere anche le code di gamberi sgucciate.

Sfumiamo con 40 g di vino bianco. Quando l'alcol sarà completamente evaporato, trasferiamo in una ciotola i calamari e i gamberi e teniamoli in caldo.

Versiamo nello stesso tegame il riso e lasciamolo tostare per circa un minuto. Lo bagneremo un po' alla volta fino ad ultimare la cottura aggiungendo il liquido di cozze e vongole. A fine cottura, aggiungeremo i gamberi e calamari, cozze e vongole. Facciamo insaporire il tutto. Spegliamo e mantechiamo con una noce di burro freddissimo, con il prezzemolo tritato e con pepe nero macinato. Mescoliamo, facciamo riposare e impiattiamo.

SPAGHETTO QUADRATO AL RICCIO DI MARE (ingredienti x 4 persone):

- Ricci 40
- Spaghetti alla chitarra 320 g
- Olio EVO q.b.
- Aglio 1 spicchio
- Prezzemolo q.b.
- Sale q.b.

Cominceremo con pulire almeno 40 ricci cercando di recuperare per poi filtrare l'acqua contenuta nei ricci.

Sciacheremo i ricci e faremo attenzione a eliminare i residui di alghe e le impurità.

Estrarremo la polpa e la terremo da parte.

Metteremo su l'acqua per la pasta.

In una padella, soffriremo leggermente l'aglio e aggiungeremo il prezzemolo tritato e la metà della polpa di riccio. Ci verseremo anche l'acqua filtrata tenuta da parte.

Scoleremo gli spaghetti al dente e li salteremo per qualche minuto in padella.

Impiatteremo e guarniremo con la polpa di ricci tenuta da parte.



MILLEFOGLIE DI MELANZANE DI MARE (teglia da 4 persone)

- Melanzane 2 (di media grandezza)
- Frutti di mare sgusciati 500 g
- Passata di pomodoro 350 ml
- Cipolla 1
- Spicchi d'aglio 3
- Ciuffetto di prezzemolo 1
- 60 g di farina 00
- Olio extravergine d'oliva q.b.
- Olio di semi di girasole (per la frittura delle melanzane) 1 l
- Sale q.b.
- Pepe q.b.

Laveremo con attenzione le melanzane e le taglieremo in fette di spessore di 4-5 millimetri circa affettandole per il lato più lungo e le immergeremo in acqua salata facendole ammolare per un paio d'ore. Le asciugheremo sommariamente con un panno di cotone pulito, e le passeremo in un piatto per infarinarle bene su entrambi i lati.

Le friggeremo in una padella con abbondante olio di semi rendendole dorate su

tutti e due i lati. Le porremo in un vassoio con della carta assorbente per eliminare parte dell'olio di frittura.

In una padella metteremo un filo d'olio d'oliva e la porremo sul fuoco; faremo soffriggere l'aglio e la cipolla tagliati in pezzi grossolani. Quando la cipolla e l'aglio avranno iniziato ad assumere la giusta doratura, aggiungeremo nel tegame la passata di pomodoro e la faremo insaporire bene. Una volta insaporita, aggiungeremo nel tegame anche i frutti di mare e li faremo cuocere nel sugo per 7-8 minuti a fuoco lento.

A cottura ultimata, aggiungeremo anche il prezzemolo tritato finemente e amalgameremo il tutto.

In una teglia da forno precedentemente imburrata metteremo un leggero strato di passata di pomodoro e disporremo sopra un primo strato di melanzane. Cospargeremo il sugo di pomodoro (con i frutti di mare) sopra lo strato di melanzane. Ci metteremo un secondo strato di melanzane sopra lo strato di sugo ai frutti di mare.

Metteremo tutto nel forno preriscaldato a 180° C per 20 minuti circa. Trascorsi i 20 minuti, estrarremo la parmigiana dal forno e sulla superficie creeremo uno strato di sugo ai frutti di mare; rimetteremo la teglia in forno e faremo ultimare la cottura per ulteriori 20 minuti.

A cottura ultimata, faremo raffreddare per una decina di minuti.

Buon appetito.

P.S.: Fredda è ancora più buona.



Il mare di Federica Sciarelli

di Michele Valente



Federica Sciarelli, giornalista e conduttrice televisiva, è da vent'anni la *front-woman* di *Chi l'ha visto?* In questa intervista per *Lega Navale*, Sciarelli ripercorre il suo personale rapporto con il mare e racconta di una esperienza di conduzione poco nota al grande pubblico.

«Facevo ancora parte della redazione del Tg3» – afferma – «e Angelo Guglielmi mi mise alla conduzione di un programma, che oggi non ricorda nessuno, che si chiamava *Aldebaran*, il nome di una stella. Guglielmi aveva messo appunto una regia su una piccola nave per poter andare in onda e ogni settimana visitavamo un porto diverso. Un vero e proprio programma galleggiante, che non ebbe molto successo e fu chiuso presto».

Qual è il suo personale rapporto con il mare?

Sono di origine napoletana. Il mare mi riporta alle mie radici familiari, nonostante sia nata a Roma. Il mare, come il sole, rappresenta per me l'energia e come posso cerco di andare al mare, anche d'inverno.

Qual è il primo mare che è impresso nella sua mente?

Il primo mare che ricordo è quello di Resina [oggi Ercolano, ndr], vicino Napoli. Non era granché, ma ricordo bene un bellissimo stabilimento che si chiamava «La Florida». Ero piccolina e questo era il mio mare. Lì c'era mia nonna che aveva un casale dove mia madre ci portava d'estate. Oggi Ercolano è conosciuta soprattutto per gli scavi.

Un'esperienza in barca a vela che ricorda con piacere.

Una delle esperienze vacanziera più belle che ho vissuto è stata a bordo di un caicco in Turchia. C'erano queste cabine molto piccole e alla fine ci capitava di dormire all'aperto sotto le stelle. Devo anche confessare che non ho mai praticato degli sport nautici. I miei sport sono stati l'atletica, l'hockey su prato e il pattinaggio su ghiaccio. D'estate uscivo con il pattino, obbligata da mia madre per tonificare la muscolatura [ride, ndr]. Devo dire che ne ho tratto beneficio. Quando consigliano ai giovani, ma anche agli adulti, quali sport praticare per migliorare il proprio benessere fisico, tra questi c'è sicuramente il nuoto e avere la possibilità di farlo in mare è sicuramente meglio che in piscina.

Quali sono i valori che il mare le trasmette?

Il mare mi restituisce il senso dell'infinito e della libertà. Dobbiamo ricordarci che il mare va sempre rispettato, mantenuto pulito e tenuto da conto. Fa impressione sapere di un mare contaminato dalla plastica e dai rifiuti che vengono ingeriti dai pesci e rovinano questo straordinario ambiente. C'è un altro aspetto su cui una volta una mia amica uruguaiana mi ha fatto riflettere, ovvero come riusciamo a farci il bagno in un mare che ha sul suo fondo dei cadaveri, pensando al dramma dei migranti. Sono rimasta molto colpita da questa sua considerazione perché sono aspetti sui quali non riflettiamo mai. Il mare può voler dire la vita, la morte, il rispetto delle persone e l'aiuto nei confronti dell'altro. Il mare ti fa ragionare sui valori che abbiamo perso.

Un piatto di mare che le piace?

Il mio piatto preferito sono gli spaghetti con le vongole.

Un libro di mare che ha il piacere di rileggere?

L'isola di Arturo, di Elsa Morante, ma mi riprometto di leggere nuovamente *Moby Dick*.

IL MARE IN TV

MARCONI

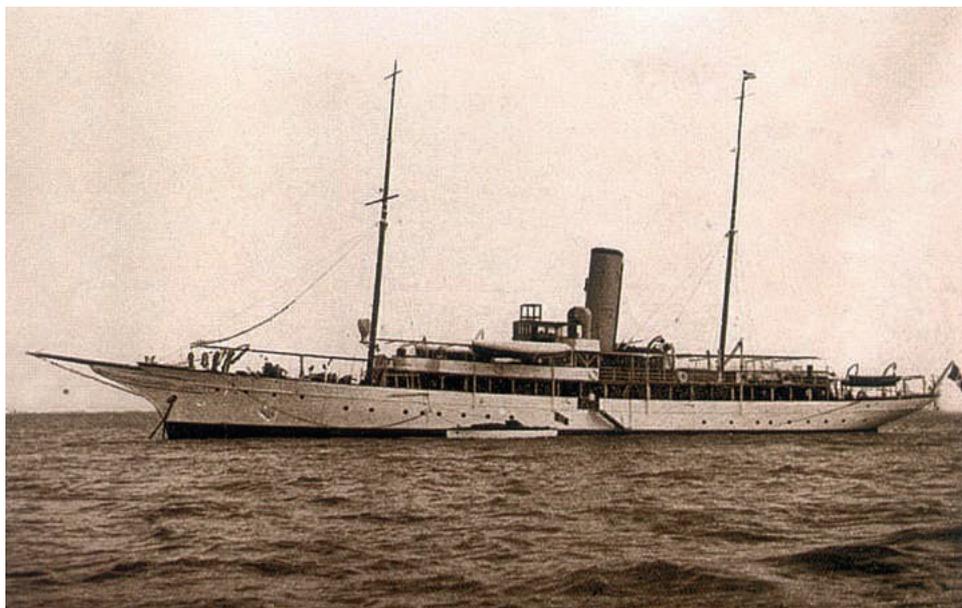
e la sua *Elettra*

di Sergio Gamberale

Centocinquant'anni fa nasceva a Bologna Guglielmo Marconi, l'uomo che ha inventato la radio. Per celebrare l'anniversario la Rai ha prodotto, con la collaborazione della Fondazione Marconi, una serie che ne ricorda la figura intitolandola *Marconi - L'uomo che ha connesso il mondo* e affidando il ruolo dello scienziato a Stefano Accorsi.

Ci si poteva aspettare un'opera puramente didascalica, sul solco delle biografie dedicate dalla TV di stato ad altre figure italiane di spicco (da Olivetti e Mondadori a Falcone e Tortora, ma la lista è lunghissima), insomma un'opera che in stile da racconto per ragazzi illustrasse il genio di quell'uomo che per primo al mondo riuscì a realizzare la comunicazione a distanza. Invece, a sorpresa, non è così. L'aspetto agiografico, in cui si racconta la grandezza dell'uomo e della sua scoperta, è relegata a pochi flashback che seguono il filo dell'intervista che il maturo Marconi concede a una giornalista. Il cuore della serie è invece in una sorta di spy story che si svolge negli ultimi giorni di vita dello scienziato.

Siamo infatti nel 1937 e mentre in Europa iniziano ad alzarsi venti di guerra Guglielmo Marconi sta compiendo esperimenti segretissimi nel laboratorio che ha allestito a bordo della sua nave *Elettra*. Di cosa si tratta? Nessuno lo sa. Per scoprirlo il Ministro dell'Educazione Nazionale Bottai (Flavio Furno), d'accordo con Mussolini (Fortunato Cerlino), escogita un piano: con la scusa di realizzare un'intervista filmata, fa salire a bordo dell'*Elettra* la giornalista italo-americana Isabella Gordon (Ludovica





Martino), amante del suo collaboratore Achille Martinucci (Alessio Vassallo). La giornalista dovrà filmare di nascosto il laboratorio segreto di Marconi, svelando il mistero. Ci riuscirà?

La serie ci racconta insomma lo scontro finale tra i fascisti e Marconi. Il regime infatti vorrebbe che le ricerche dello scienziato italiano più famoso al mondo e capo della ricerca scientifica italiana (era presidente del CNR)

avessero per oggetto una nuova arma da presentare al mondo come formidabile strumento di morte e dunque di potere per l'Italia. Arriva perfino a sparare sulla stampa di regime la notizia che Marconi ha realizzato il «raggio della morte». Così non è e lo scienziato, dal timone della *Elettra*, dovrà manovrare in bello stile per schivare e rispondere da fuoriclasse.

Una serie popolare ma intrigante, questa su Marconi. Ha uno stile classico e pulito, una sceneggiatura non priva di arguzie, buone interpretazioni. E una vera chicca: la ricostruzione della nave *Elettra*. Un piroscafo a dir poco leggendario. Tanto per dirne una, è dal suo ponte che partì l'impulso che percorse 14 000 chilometri e accese le luci di Sidney in Australia. Tanto mitica, la *Elettra*, che alla sua dismissione, nel 1977, fu tagliata in varie parti che come reliquie vengono conservate in una decina di musei in Italia e nel mondo.



L'azione della Lega Navale Italiana nella protezione ambientale

di Michele Greco

La cultura e la sensibilizzazione al valore della Risorsa Mare è una delle priorità della LNI, declinata attraverso il coinvolgimento dei soci e dei cittadini al rispetto dell'ambiente. In particolare, l'attenzione è rivolta all'elemento marino, lacustre e fluviale, attraverso la diffusione e la promozione della cultura ambientale, che vede nel Centro Culturale Ambientale l'organo di supporto della Presidenza Nazionale della Lega Navale Italiana nella elaborazione ed esecuzione della politica ambientale, relazionandosi al sistema delle università e dei centri di ricerca e predisponendo progetti didattico-culturali a benefi-

cio di tutti i cittadini con un occhio più attento ai giovani.

Negli ultimi anni, anche in relazione alla capillare diffusione sul territorio nazionale della Lega Navale Italiana, il CCA promuove la realizzazione di una rete di comunicazione e informazione fra le strutture periferiche, al fine di organizzare campagne di monitoraggio e segnalazione delle condizioni ambientali dei mari italiani e delle acque interne, nonché programmi di formazione per l'intervento diretto sulle specie in pericolo e fornire un utile ausilio nel campo della tutela della biodiversità e dello sviluppo sostenibile collaborando con le istituzioni preposte.



Il monitoraggio ambientale, la valorizzazione e tutela della biodiversità e delle specie marine protette, così come temi legati all'erosione costiera, ai rischi costieri e all'inquinamento e, soprattutto, all'acquisizione della consapevolezza delle popolazioni costiere degli effetti dei cambiamenti climatici e delle conseguenti criticità, rappresentano il reale e concreto campo d'azione della LNI. L'associazione ha investito nell'acquisto di apparecchiature di misura – lo scorso anno è stata acquisita una sonda multiparametrica, impiegata in attività di monitoraggio in Mar Tirreno – così come nei lavori di approntamento di barche a vela confiscate alla criminalità organizzata e assegnate dall'autorità giudiziaria alla Lega Navale Italiana per lo svolgimento di attività di pubblico interesse in campo ambientale e non solo. La LNI propone la diffusione della *citizen science* come strumento inclusivo di partecipazione e di presidio della risorsa mare. Lo sviluppo delle tecnologie di comunicazione, l'uso diffuso della rete e dei social media attraverso i dispositivi mobili (smartphone, tablet...), infatti, semplificano e consentono in molti casi il processo di raccolta e condivisione dei dati che, per l'appunto inquadrati nell'ambito della *citizen science*, vedono l'impegno attivo e volontario di un pubblico non formato scienti-

ficamente e/o non specializzato, in attività di ricerca scientifica. La partecipazione del pubblico non specializzato, nelle finalità della LNI, può limitarsi a una sola esperienza o divenire invece un'attività costante nella vita di un cittadino, volto a dare il proprio contributo alla conoscenza a livelli diversi, a partire da quello base, in cui ci si limita a raccogliere i dati richiesti da uno specifico progetto fino ad arrivare al livello più elevato, che coinvolge i cittadini nell'analisi e interpretazione dei dati raccolti. Ed è in tale ambito che la LNI ha portato a termine due progetti, quali la campagna velica «LIFE A-MAR Natura 2000» con capofila Federparchi e l'App «iNaturalist-NauticAttiva» sviluppata con l'Università di Bari, che vedono il coinvolgimento dei cittadini e dei soci nella sensibilizzazione degli utenti del mare sull'esistenza, l'ubicazione e l'importanza dei siti marini delle rete europea Natura 2000, alla promozione di buone pratiche replicabili e comportamenti ecosostenibili nella gestione di tali siti nonché all'importanza della cittadinanza attiva nella conoscenza e nella formazione, per un monitoraggio più efficace e continuo dell'ambiente marino, ma altresì per un idoneo presidio di tutela in perfetta sintonia con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile e della Marine Strategy.



Il Corallo

Fra arte e magia

di Anna Fiorelli

Come delicati fiori bianchi, i piccoli polipi del *Corallium rubrum* (celenterati antozoi), ondeggiando pigri nella corrente marina componendo, insieme alle rosse ramificazioni calcaree, straordinari giardini.

Una temperatura mite delle acque, ridotte correnti, costante salinità e relativa penombra del fondale roccioso rendono luogo naturale di riproduzione, tra i 50 e i 200 metri di profondità, l'area centro-occidentale del Mediterraneo, dalle coste del Maghreb alla Spagna, Baleari, Provenza, Corsica sino a tutte le coste liguri e tirreniche della Penisola italiana, soprattutto Sicilia, Sardegna e Campania.

A causa della particolare conformazione ramificata si consolida nella tradizione antica (greca e latina) la convinzione della natura vegetale, non animale, di questo materiale.

La mitologia classica fa risalire la sua nascita all'uccisione, da parte di Perseo, di Medusa. Secondo Ovidio, il corallo «molle come l'erba nel mare, duro come pietra all'aria», deve la sua pietrificazione al contatto tra le alghe e il sangue della testa recisa della Gorgone. Da questa i «giuncastri» della riva assumono le energie per la trasformazione e la rossa colorazione ematica.

I reperti più antichi di questa gemma sono stati rintracciati all'interno delle sepolture e dei templi dedicati a divinità femminili, dee della navigazione, delle fasi lunari, della fecondità, le antiche dee madri mediterranee: Hathor e Iside per l'Egitto, Astarte per il mondo punico, Hera e Afrodite per il contesto greco.

Il corallo è dunque legato indissolubilmente al sangue e alla vita. Viene ricordato nei trattati medici, naturalistici, magici e astrologici per la sua natura metamorfica vegetale-minerale segnata dal colore e dalla forma, e in base al principio omeopatico come pietra di sangue con funzioni curative emostatiche e ancora come materiale a cui sono attribuiti valori terapeutici ed estetici, di status, ma soprattutto di protezione e di fertilità.

Anche Plinio nel *Naturalis Historia* ricorda il suo utilizzo nella farmacopea a fini terapeutici indicando che la sostanza poteva essere ingerita, tritata e mescolata con sostanze liquide, per la cura del sonno, contro la febbre o con funzione astringente e disinfiammante, se mescolata con i colliri.

Amuleti di corallo in grado di distogliere e neutralizzare l'attenzione dei poteri negativi aiutano i naviganti, proteggono dai pericoli atmosferici sia per ma-



Manifattura Ascione, Museo del Corallo,
Collana «fiori e frutta» 1870.



Assocoral, Torre del Greco, Foto di Carlo Falanga «L'arte della Tradizione - The art of tradition».

re sia per terra, allontanano gli incubi, i fantasmi notturni e rendono innocuo il veleno dei serpenti e degli animali letali. Il corallo protegge i bambini dalle fasciazioni e dal malocchio, il potere malefico dello sguardo esercitato per malanimo o per invidia.

È tradizione antica e diffusa – basti citare per tutte quella gallica e quella romana – l'uso di legare al collo dei bambini rametti di corallo, così da allontanare gli spiriti maligni proteggendoli dalla frequente morte prematura. Molti i quadri medioevali e rinascimentali in cui la Vergine è rappresentata con in braccio il figlio, ornato dal rametto di corallo al collo o da sfere di questo materiale ai polsi. In queste immagini, alle abituali valenze protettive del corallo si aggiungono i valori legati alla maternità della Vergine e al sangue versato dal Figlio.

Il corallo, a differenza di quasi tutte le gemme, ha mantenuti inalterati nei secoli i suoi valori apotropaici. Al corallo infatti erano affidati la salvaguardia della fertilità femminile, l'abbondanza di latte nelle partorienti o la protezione contro la malasorte che utilizziamo ancor oggi, nell'indossare il cornetto di corallo. Oltre alle valenze tradizionali è però importante ricordare come nel Risorgimento a Milano, indossare i gioielli realizzati con questa gemma assume, per

la borghesia, il significato di italianità e di adesione all'impresa garibaldina.

Esemplificativi del linguaggio dei segni, delle forme e dei materiali sono due oggetti: la collana in corallo e la catena per orologio.

La collana di corallo, rappresenta un legame fra colei che la porta e colui che l'ha offerta in dono. Si tratta dunque di un oggetto prezioso che riveste un preciso significato matrimoniale - e sotto certi aspetti erotico - evidenziando una delle zone più sensibili del corpo come il collo, che si presenta anche come area fortemente esposta alla vista e quindi alla fascinazione. Per queste motivazioni vengono impiegati, nella realizzazione di questo monile, materiali e rituali che gli permettano di acquisire una funzione difensiva. Alla forma circolare implicita della collana stessa, principio vitale e rigenerante, si affiancano il corallo e l'oro, materiali entrambi con funzioni apotropaica, ed una infilatura spesso realizzata con un filo rosso e con il nodo fra perla e perla, riconoscendo in questo caso il valore magico del nodo come contenimento delle energie positive e barriera contro le energie negative. Simile a questo, è il processo che contraddistingue l'esecuzione della catena di orologio da panciotto che per la sua posizione, a traverso del torace, assume grazie ai materiali, oro e corallo, alla struttura a catena che riprende la magia

dei nodi e ai terminali con forme amulettiche, la funzione di oggetto ornamentale anche qui difensivo nei confronti di energie negative e del malocchio.

Nei secoli il corallo è stato una delle esportazioni più fruttuose tra Europa ed Asia attraverso le vie di commercializzazione dei beni di lusso. Già dal I sec. d.C. è parte importante, degli export romani verso l'Oriente, tramite il Mar Rosso, spesso scambiato con le perle.

Nel medioevo, fino al XVI secolo, i traffici si sviluppano verso Yemen, India e Cina, lungo le vie della seta sia terrestri che marittime, grazie ai mercanti veneziani, genovesi, marsigliesi, castigliani e a intere comunità sefardite e armene.

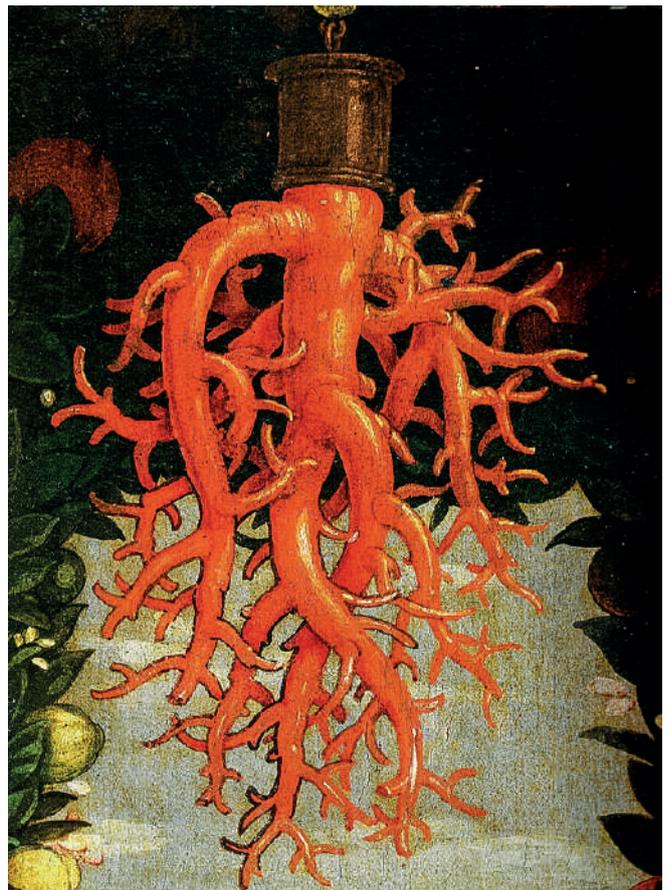
Più tardi, nel XVII-XVIII secolo, saranno le marine mercantili di Portogallo, Olanda, Inghilterra e Francia, a trasportare il corallo verso l'estremo oriente.

L'insieme delle tante attività economiche relative al corallo, dalla pesca alle lavorazioni specialistiche alla commercializzazione con orefici e mercanti, ha contribuito nel tempo alla fortuna di città e porti legati alla filiera di questo materiale: Genova, Livorno, Marsiglia, Palermo e Trapani.

Ed è proprio in queste ultime città, nella Sicilia occidentale, che esplose tra XVII e XVIII secolo la splendida stagione del corallo barocco, con produzioni non solo da indosso ma anche tanti manufatti ad uso liturgico e privato.



Collezione Aucella, Tagliacarte 1879.



Andrea Mantegna, Madonna della Vittoria, 1496, Museo del Louvre, particolare.

Attualmente Torre del Greco è l'unica realtà nazionale in grado di sviluppare tutta la filiera produttiva del corallo, portando avanti una tradizione consolidata in oltre due secoli di attività e di manufatti esportati in tutto il mondo.



Piero della Francesca, la Madonna di Senigallia, Galleria Nazionale delle Marche, 1474-1478.

Il passaggio da centro campano della pesca corallina a luogo di produzione avviene nel marzo del 1805, quando Ferdinando IV Borbone concede al marsigliese Paul Barthélemy Martin la patente, il permesso, di impiantare in città una manifattura per la lavorazione del corallo con l'obbligo dell'impiego di manodopera locale.

Sull'esempio della prima, le fabbriche-laboratorio torresi si moltiplicano, tanto che nel 1864 il Comune ne censisce più di 24, che diventano 82 nel 1880, insediando una forma d'arte e di cultura tutt'ora vivissima che affonda le sue radici nel passato e guarda verso il futuro.

I musei:

- Trapani, Museo Regionale «Agostino Pepoli», Via Conte Agostino Pepoli, 180.
- Alghero (Sassari), Museo del corallo, via XX Settembre, 8.
- Torre del Greco (Napoli), Museo del Corallo e del Cammeo, Istituto Superiore F. Degni, Piazza Luigi Palomba, 6.
- Torre del Greco (Napoli), Museo del Corallo Liverino, Via Montedoro, 61.
- Napoli, Museo del Corallo, Manifattura Ascione, Angiporto Galleria Umberto I, piazzetta Matilde Serao.



Allegretto Nuzi, Madonna con Bambino, XIV sec., Dittico Pesaro Musei Civici e collezione privata, particolare.

La Traversata Corsica Capraia

di Giovanni Lastrico

«IL MARE UNISCE I PAESI CHE SEPARA»

3 giugno 2023

Capraghja Isula capraiese - Capraia Isula corso - Cravaea genovese - Aygilion greco



La sveglia è suonata alle 4:30, ma è servita solo a confermarci che il gran giorno è arrivato. Il mare ci aspetta. Tocca a noi immergersi e nuotare. Partire da Macinaggio Cap Corse e raggiungere Capraia. A nuoto. Una staffetta composta da 18 nuotatori. La distanza da coprire è di 19 miglia marine, l'equivalente di circa 35 km.

Siamo arrivati la sera precedente nel porto capocorsino sbarcati dal Rais *Dragut II*, la pilotina ammiraglia, e la *Isla Negra*, il leudo genovese che ospiterà a bordo la maggior parte dei nuotatori della TCC - Traversata Corsica-Capraia. Non è una competizione sportiva. In acqua ci saremo solo noi staffettisti decisi a raggiungere il porto capraiese prima del tramonto. Portiamo con noi il messaggio di Greenpeace a favore all'adozione di un Trattato globale sulla messa al bando della plastica monouso e un protocollo di Legambiente e Chimica Verde Bionet, messo a punto per l'occasione dal CNR, indirizzati ai consigli comunali di Capraia e Macinaggio.



I 18 nuotatori all'arrivo a Macinaggio con il messaggio di Greenpeace.

A rappresentare il *trait d'union* dei due territori insulari saranno sia il gruppo dei 18 nuotatori sia quello della squadra di assistenza (medico, operatori di Salvamento a nuoto, kayakisti, equipaggi dei gommoni, barche d'appoggio, il leudo *Isla Negra*, il rais *Dragut II* e *Akuna Matata*). Oggi le due isole appartengono a due diversi stati, ma in passato furono governate come un'unica entità dalla *Superba*. E successivamente furono identificate dai corsi come appartenenti entrambe al regno di Corsica e Capraia, con Corte capitale di un'unica Nazione governata dall'indipendentista Pasquale Paoli nei 14 anni d'esistenza del governo ribelle alla Repubblica di Genova rimasto in vita nella capitale Corte fra il 1755 e il 1769.

Il ristorante sulla spiaggia ha acceso le luci, pronto a servirci le colazioni. L'atmosfera è serena. Siamo ancora un po' intorpiditi dal risveglio notturno ma già concentrati sul compito che ci attende. Ognuno di noi ha con sé una borsa col minimo indispensabile: maglietta, asciugamano, creme protettive, costume e occhialini. Immane telefonino. Alcuni – io fra questi – indosseranno anche la muta. La temperatura dell'acqua è di 19° C.

Massimiliano (Max), uno degli organizzatori, nuotatore lui stesso e vero *deus ex-machina* della TCC, mi ha assegnato il secondo turno. Mi tufferò prima delle 6, a ridosso dell'aurora, ma dovrò essere sul gommone ancorato in porto alle 5:20. Rinuncio alla colazione e mi avvio lungo la spiaggia verso il primo tratto pianeggiante del Sentier des douaniers, il cui tracciato costeggia tutto Cap Corse (il Dito della Corsica). Conduce prima alle spiagge di Tollare e Barcaggio, di fronte all'isolotto della Giraglia, per poi raggiungere Centuri sulla costa ovest.

Il primo chiarore del cielo annuncia la prossima alba. Per distinguere bene all'orizzonte la sagoma di Capraia bisognerà aspettare l'aurora. I profumi del lontano *maquis*, portati dalla brezza di terra, si mischiano con quelli dei bianchi gigli di mare che spuntano dalla sabbia.

In pochi minuti sono a bordo. Mi sistemo a prua. Max è a poppa. Governa il timone. Alex Rossi sta al centro, pronto ad iniziare il primo turno. Il suo tuffo darà il via ufficiale alla Traversata. Contemporaneamente scatterà il cronometro e inizierà il conto alla rovescia del tempo a disposizione per raggiungere Capraia prima del tramonto.

Usciamo dal porto e ci dirigiamo verso il punto d'incontro con le altre imbarcazioni.

Alle 5:30 il gommone è fermo a poca distanza dalla spiaggia. Max dà il segnale della partenza. Alex si tuffa rapido e con le sue prime potenti bracciate punta l'orizzonte. Direzione est, incontro al sole nascente. Il kayak a pedali affianca il nuotatore e indica la direzione da seguire.

Ho circa mezz'ora d'attesa prima del mio turno. Mi affascina vedere piano piano allontanarsi la vicina costa corsa e delinearci invece sempre più chiara la sagoma di Capraia. Le acque calme mi tranquillizzano. Il loro colore scuro le rende impenetrabili. Presto tutto cambierà. Il sole le rischiarerà e le renderà limpide, colorate e trasparenti.

Alle 5:55 tocca a me entrare in acqua non prima d'aver scambiato con Alex uno schioccante «5» a suggello del primo passaggio di testimone della staffetta TCC. Un timido chiarore s'indovina sopra le alture di Capraia. Il mare è ancora scuro, impenetrabile. Avanzo nel buio ma respiro nella luce. Sul kayak c'è Lorenzo. Lui pedala, io nuoto.

Alzo la testa. Il sole è comparso a est. Gioca a nascondino col profilo di Capraia. Spunta appena sopra monte Arpagna per poi splendere a sud della Torre dello Zenobito. Starei incantato a godermi lo spettacolo ma devo riprendere subito il ritmo.

Un fischio arriva anche alle mie orecchie. È il segnale dei 5 minuti alla fine del mio turno. E allora vai Gianni. Nuota. Prima arriva il breve fischio degli ultimi tre minuti. Poi quello prolungato del fine turno. Dopo aver dato un caloroso 5 a Roberta risalgo sul gommone. Max mi porta rapidamente sul leudo d'appoggio.

La lenta velocità del leudo è perfetta per non disturbare i delfini, che verso le 11 compaiono a prua. Giocano, saltano, s'immergono e spariscono a tribordo per poi ricomparire a babordo. E viceversa. Siamo tutti rapiti dalle evoluzioni di questi simpatici mammiferi. Proviamo a contarli. Quelli contemporaneamente visibili in superficie sono circa una dozzina. Significa che il branco è composto da almeno una quarantina d'individui.

Mentre passo con lo sguardo da un bordo all'altro per seguire al meglio l'evoluzione dei piccoli cetacei m'accorgo che Paola S., sportasi a prua, sta facendo ampi cenni con la mano invitandoci a raggiungerla. In gran silenzio indica un punto in mare poco distan-

te dove una tartaruga Caretta caretta sta nuotando in superficie lenta e flemmatica. Il grosso carapace scuro è ben visibile. Siamo così vicini da poter distinguere i movimenti di nuoto delle zampe anteriori. Moreno, il capitano dell'Isla Negra, arresta la marcia. Per alcuni minuti possiamo



Staffettista e sullo sfondo l'Isla Negra con il gommone di Greenpeace. (Foto Guglielmo Toschi)

godere della compagnia di questo maestoso rettile acquatico prima che decida d'immergersi in profondità.

La navigazione prosegue tranquilla in un mare blu e immobile. Il sole comincia a farsi sentire. È quasi allo zenit. Mezzogiorno s'avvicina e così anche l'ora del mio secondo turno.

All'improvviso un eccitato urlo di sorpresa ci porta a imitare la prima vedetta e a sporgerci tutti dai bordi liberi dello scafo per osservare meglio ciò che si intravede in profondità. L'inaspettato e incredibile incontro è arrivato: un grande banco di tonni sta nuotando sotto la nostra imbarcazione. Si tengono fra i 5 e i 20 metri di profondità ma sono ben visibili con i loro guizzi improvvisi e i cangianti riflessi argentei che riempiono le acque d'una vita frenetica.

Capraia s'avvicina. Ora possiamo già indovinare le diverse tipologie di alberi e di arbusti presenti sui prati e nei boschi dell'isola. Le poche macchie verdi distanziate fra loro sono solitari lecci. Gli oleandri sono visibili con i loro intensi colori bianchi e rossi. Il giallo inconfondibile è quello delle ginestre. Infiorescenze a

grappoli bianchi e cremisi segnalano l'erba gatta. Altri bianchi e verdi tradiscono l'erica arborea. Non possiamo vederli ma l'intenso profumo portato dal vento rivela i nomi dei fiori da cui proviene: elicriso, tasso barbasso, giglio stella, sedano e lavanda selvatici.

Lentamente il leudo vira verso nord. La punta dello Zenobito s'allontana. La grotta del Farmo resta inaccessibile. Con un piccolo sforzo di fantasia, attenti a non disturbare mamma e piccoli della Foca Monaca, penetriamo con la mente nella

grotta che si apre fra Cala della Mortola e cala di Porto Vecchio. Ora siamo in vista del porto. Le imbarcazioni di soccorso, insieme a canoe, gommoni e tanti tanti Sup, affiancano l'ultimo staffettista. Senza alcun accordo e senza bisogno di preavviso tutti in acqua. Nessuno vuole perdersi il magico momento del ritorno a Capraia. Da terra arriva una bottiglia di spumante. Gustose bollicine si mischiano a gocce d'acqua di mare sulla pelle delle e degli Staffettisti. Missione compiuta... e anche con due buone ore d'anticipo. Il sole è ancora alto!

testo integrale al link:

<https://www.leganavale.it/capraia-isola/news/53220/traversata-corsica-capraia-il-racconto-di-gianni-lastrico>



Foto ricordo con il sindaco all'arrivo al porto di Capraia.

CHARTER: istruzioni per l'uso

di Umberto Verna

Premetto che la parola charter in italiano non esiste, esistono la «locazione» e il «noleggio» per definire quella formula grazie alla quale chi non ha la barca può andar per mare ugualmente e può farlo in tutto il mondo. La locazione è la presa in affitto di una barca senza conducente (chi vi loca la barca ve la affitta per un periodo definito e voi o chiunque altro da voi sarà il Comandante). Il noleggio è la presa in affitto di una barca con «conducente» (chi vi noleggia la barca ve la affitta con un suo comandante di fiducia). In pratica nella locazione il locatario si assume ogni responsabilità e rischio nella conduzione del mezzo, mentre nel noleggio il mezzo rimane nella disponibilità dell'armatore, che fornisce e mantiene alle sue dipendenze l'equipaggio.

Capite che usare il termine corretto non è «questione di lana caprina»; è chiarire in un sostantivo quali sono le responsabilità dei soggetti coinvolti: locatore, noleggiatore, comandante, equipaggio... Tutto questo anche ai fini assicurativi, fiscali, per non dire legali: il linguaggio è importante!

In questo articolo parlerò solo della locazione, che è la forma più diffusa, quella in cui voi o un vostro amico siete il comandante, colui che si assume la responsabilità della buona riuscita dell'impresa. Sì perché di impresa si tratta. È veramente una ardua impresa locare una barca e portarci per mare amici o parenti. Lo è sin dai primi momenti quando bisogna decidere con chi condividere questa vacanza affinché sia una bella avventura e non si trasformi in una disavventura, da tutti i punti di vista, non solo tecnico marinaro ma anche umano: «Dopo una settimana in barca o ci si ama o ci si odia», dicono.

Ecco allora alcune istruzioni per l'uso dal punto di vista tecnico e in particolare della sicurezza; gli altri due aspetti nautico e relazionale li lasciamo per altri articoli.

Fatta la scelta della zona di navigazione e dell'equipaggio base si passa alla scelta della barca, molti si fermano già qui sino al giorno del loro arrivo a bordo, invece c'è la scelta della cambusa, della distribuzione delle cabine... altro?



La sicurezza e la gestione di eventuali emergenze viene sottaciuta o sottintesa se non proprio dimenticata! Proverò a darvi degli esempi, sperando di non farmi dei «nemici» tra i locatori.

Nel noleggiare quanto scriverò sotto dovrebbe spettare al comandante che vi è stato imposto (non uso la parola skipper, perché è un termine non presente nel nostro codice della navigazione, non sono quindi definiti chiaramente il suo ruolo e le sue competenze. Non esiste).

Data la caparra, nei tempi in cui ancora potete ritirarla senza perderci dei soldi, cominciate ad aprire una gentile interlocuzione via email per chiedere alcune utili informazioni. Facendolo mesi prima sarà meno fastidioso e complicato avere delle risposte e avrete tempo di conoscere meglio il mezzo che avete scelto ma soprattutto gli equipaggiamenti e le dotazioni presenti a bordo per poterli poi usare meglio (nessun equipaggiamento ti salva la vita se non lo sai usare) e anche spiegarlo meglio al vostro equipaggio. (Definiamo dotazioni quegli equipaggiamenti che sono obbligatori).

Partiamo dalla richiesta soccorso. «Mi può, quando ha tempo, indicare marca e modello del VHF così vado sul sito della casa produttrice e mi scarico le istruzioni per l'uso?» Spiegate sempre il perché dei vostri quesiti per mitigare quell'immagine di rompiscatole che dà chi vuole sapere meglio, capire meglio, ecc.

Se il VHF ha la funzione DSC, la chiamata digitale che permette di inviare un messaggio scritto contenente anche le vostre coordinate geografiche ad ogni altra radio DSC nel raggio della portata VHF, chiedete se è stato inserito l'MMSI e se è dotato di GPS. Alcuni vi diranno che essendo una barca in locazione non possono inserirlo per legge.

Non è così, segnalatelo a info@sicurezzainmare.org, gli spiegheremo come fare per renderlo realmente operativo. Altri invece vi diranno di sì ma vi chiederanno se voi avete il certificato GMDSS-Short Range per usarlo. Se non avete questo «patentino» potete farlo anche attraverso la LNI.

Raccolte così le informazioni sulla radio VHF, lo strumento fondamentale per poter gestire bene le comunicazioni in mare, che vi permetterà di avere sempre le informazioni meteo sul canale 68 (Ch 68) e in caso di avarie o emergenze chiedere ASSISTENZA (Pan-Pan) o SALVATAGGIO (myDay), passate a chiedere via email la lista delle dotazioni obbligatorie. Sarà sicuramente quella entro le 50 miglia se non entro le 12 miglia dalla costa perché a volte nei contratti è proprio scritto che non potete andare oltre le 12 miglia dalla costa anche se avete locato un 50 piedi (!) Lo sapevate? Leggete bene i contratti. A volte c'è scritto che non potete navigare dopo il tramonto e in alcuni casi abbiamo trovato che non potete stare in rada o mettere mano sul motore o sull'impianto elettrico senza la loro autorizzazione neanche in caso di avaria ed emergenza. Un utente ha chiesto come mai non c'era la cassetta degli attrezzi e gli è stato risposto che non la forniscono per evitare che qualcuno metta mano sulla barca. Leggete bene bene i contratti.

Ricevuta la lista delle dotazioni obbligatorie, se non c'è già scritto, chiedete marca e modello almeno delle cinture di salvataggio, della zattera, della cassetta medica, sempre precisando che lo fate per scaricarvi dal sito della ditta le caratteristiche tecniche e le istruzioni per l'uso...

Per chi loca una barca a vela chieda se ci sono a bordo le cinture di sicurezza, da non confondere con le cinture di salvataggio. Le cinture di sicurezza non sono citate nella tabella D allegata al Decreto Ministeriale che definisce le dotazioni minime da imbarcare in finzione dalla distanza dalla costa (fig.2) potreste quindi non trovarle a bordo! Però, come recita il D.M.29 luglio 2008 n.146 all'articolo

48 punto dove indica le dotazioni di sicurezza minime: «È responsabilità del comandante dotare l'unità degli ulteriori mezzi e delle attrezzature di sicurezza e marinarie necessarie in relazione alle condizioni meteo-marine e alla distanza da porti sicuri per la navigazione che intende intraprendere» richiede cioè al comandante di fare una valutazione del rischio e dotare la barca di quanto serve. Ve lo dico perché avete così un motivo per richiedere alla società armatrice della barca di dotarvi di questo importante equipaggiamento di prevenzione. Se non ve li forniscono potete sempre cambiare agenzia! So che suona strano dirlo ma il coltello (bonifico) dalla parte del manico lo abbiamo ancora noi. A parte tutto sappiate che molte società di locazione ormai mettono a bordo cinture di salvataggio autogonfiabili con cintura di sicurezza integrata, arrivati a bordo però controllate che siano a posto come scritto nell'articolo del numero scorso. Comunque avere la vostra e portarla con voi come portate cerata e stivali è la cosa migliore.

Se noleggate o locate una barca con bandiera greca o spagnola o inglese e francese in altre parti del mondo le dotazioni obbligatorie potrebbero non essere le stesse, a maggior ragione è importante chiedere in anticipo la lista delle dotazioni di sicurezza, emergenza, sopravvivenza e richiesta soccorso con marca e modello per arrivare informati ed eventualmente pretendere con garbo che vi integrino qualche cosa. Spetta all'armatore «armare adeguatamente la barca per renderla adatta all'impresa». Al comandante resta la responsabilità durante l'impresa.

Lo spazio è finito, vi ho voluto solo dare due o tre spunti per salire a bordo quel sabato pomeriggio più informati e preparati per fare il comandante: informazione e formazione sono i pilastri della safety. Vedrete che piano piano, agenzie più illuminate vedranno il fornire queste semplici informazioni come strumento di marketing per distinguersi dagli altri noleggiatori o locatori... Sta già avvenendo.

NOTA

Usate pure CHARTER per semplificare ma fate prima la premessa che è un «soprannome» e chiarite sempre a voi e agli altri quale attività state svolgendo (locazione o noleggio) e le responsabilità individuali ad essa connessa. La semplificazione è una bella cosa ma crea confusione, non sempre è una virtù e spesso non aiuta.

Usate sempre BARCA per indicare sia natante sia imbarcazione sia nave da diporto.



Gli occhi al mare e sul mare. Spiaggia o barca? Differenze?

di Angelo Maria Minnella

Fondamentalmente non ci sono sostanziali differenze nei rischi di danni oculari tra spiaggia e barca. Certo in mare essendoci una maggiore riflessione dei raggi UV abbiamo una maggiore esposizione agli stessi UV. A tal proposito, vorrei spiegare brevemente cosa sono i raggi UV.

La luce, come noi la conosciamo, non è uniforme ma si compone di una serie di onde di diversa intensità, lunghezza d'onda e colore relativo. Le radiazioni ultraviolette o raggi UV hanno una lunghezza d'onda inferiore al colore viola, non sono visibili all'occhio umano, hanno una alta energia (lunghezza d'onda ed energia sono inversamente proporzionali) e possono essere dannose per la salute sia dell'occhio sia della pelle. Il sole è la principale sorgente di raggi UV, ma la maggior

parte di essi viene interamente bloccata dallo strato di ozono dell'atmosfera, e la trasmissione sulla superficie terrestre è maggiore alle basse latitudini (equatore), in quota (alte altitudini cioè alta montagna), in presenza di uno strato sottile di ozono («buco dell'ozono») ed in presenza di superfici riflettenti, come per l'appunto l'acqua del mare. Nel corso degli anni, rimanendo invariati i tre elementi (latitudine, altitudine e riflessione dall'acqua) ciò che è cambiato è stata l'atmosfera terrestre che con la riduzione dello strato di ozono (cosiddetto «buco dell'ozono») ha ridotto i suoi effetti di protezione e di filtro dei raggi UV sulla superficie terrestre. I raggi UV non vanno demonizzati comunque perché agendo sulla pelle consentono la sintesi della vitamina D, una vitamina liposolubile fondamentale per la salute del corpo umano.

Se l'esposizione al sole comunque è necessaria per consentire la sintesi della vitamina D, quando esporsi in spiaggia o in barca? Quando il sole non è troppo alto e le radiazioni solari forti, insomma meglio nelle prime ore della mattina o tardo pomeriggio, senza eccedere.





Quali difese per prevenire? Consigli pratici

A livello oculare, sicuramente occhiali da sole colorati ma soprattutto con filtro anti raggi UV e lenti polarizzate, altrimenti l'effetto è relativo. Le lenti polarizzate riducono il riverbero prodotto dalla luce riflessa, eliminando la luce orizzontale e permettendo di fare arrivare all'occhio solo le informazioni «necessarie», eliminando i riflessi, ottenendo un maggior contrasto e maggiore nitidezza dei colori che appaiono più naturali e saturi. Ecco perché utilizzando le lenti polarizzate si vede meglio il fondo del mare e le piccole raffiche sulla superficie (che noi velisti cerchiamo...). Le lenti polarizzate purtroppo hanno lo svantaggio di non permettere la facile visualizzazione degli schermi digitali (ad esempio i display della strumentazione). Gli occhiali devono anche proteggere dal vento, fattore da tenere sotto controllo per chi va per mare. Il vento e la salsedine alterano il nostro film lacrimale, provocando disidratazione e discomfort, che si evidenzia come senso di secchezza e di sabbia negli occhi.

Le lenti a contatto al mare sono da evitare? Si può fare il bagno in caso di emergenza?

È possibile utilizzare lenti a contatto (LAC) al mare, ma è importante prendere alcune precauzioni per proteggere occhi e lenti a contatto da sabbia, acqua salata (che aumenta il PH del film lacrimale, rendendolo acido) ed altre sostanze irritanti. In ambiente marino si consiglia di usare sempre LAC giornaliere (one day monouso) e di gettarle dopo averle utilizzate. Per quanto riguarda il bagno in mare, meglio usare gli occhialini da nuoto con filtri polarizzati e antiUV, anche per evitare il rischio di perdere le lenti a contatto in acqua. Nel caso di utilizzo in immersione usare esclusivamente LAC morbide, gas permeabili, per evitare che le bolle di azoto rimangano intrappolate tra occhio (cornea) e lente a contatto. In tutti i casi vanno però usati con maggiore frequenza i sostituti lacrimali per idratare l'occhio, ristabilire il corretto PH e quindi migliorare qualitativamente e quantitativamente il film lacrimale.

L'acqua di mare è un aiuto per gli occhi?

L'acqua di mare è sicuramente benefica per il nostro corpo ma non rappresenta un aiuto specifico per gli occhi, avendo una composizione ed un pH parecchio diversi dal fisiologico film lacrimale. Utile sciacquarsi dalla salsedine gli occhi con acqua dolce ed utilizzare sostituti lacrimali (cosiddette "lacrime artificiali") specifici con acido ialuronico e riboflavina (vitamina B2) in grado di proteggere i tessuti oculari dalle radiazioni UV di origine naturale (solare). Gli occhi troppo secchi sono insomma da evitare in mare come a terra.

C'è differenza fra la luce del mare e quella della montagna (per esempio la neve) per gli occhi?

La luce in alta montagna ha un contenuto di raggi UV maggiore (alte latitudini) rispetto a livello del mare. Nonostante ciò ai raggi UV in mare si aggiunge il vento, soprattutto per noi velisti... che lo andiamo a cercare. Entrambi (raggi UV e vento) rappresentano elementi naturali da cui proteggersi. Considerando tutte le manovre che eseguiamo, i rischi di traumatismi sono decisamente maggiori, soprattutto rispetto a chi va in mare a motore, basti pensare all'utilizzo dei winches, a strambate involontarie col boma e a tutte le altre manovre prettamente «velistiche». Quindi mi raccomando guanti e scarpe con un ottimo grip, massima attenzione al boma, nelle manovre a prua, nell'utilizzo dei winches, e non avere remore o vergogna a utilizzare life lines, cinture di sicurezza e ombelicali. Nelle manovre di ormeggio non utilizzare mani e piedi per tenere lontane le altre barche, ma piuttosto utilizzare parabordi e mezzo marinaio.

Per chi lavora sul mare, occorrono attenzioni specifiche?

Per chi lavora costantemente e continuamente a mare ci sono patologie oculari caratteristiche e che possiamo considerare a tutti gli effetti «malattie professionali», come alcune lesioni corneo-congiuntivali (ptterigio e pinguecola) o lesioni cutanee. Anche qui la protezione è quello che conta ma chi va per mare conosce queste problematiche: protezione dai raggi UV e dal vento utilizzando occhiali adeguati e protezione della pelle con creme solari ad alta protezione.

Consigli pratici conclusivi

Lenti protettive con filtri anti UV e polarizzate, adeguatamente colorate; occhiali con montature che riparino dal vento (soprattutto lateralmente, dove ci sono le stanghette); evitare di esporsi nelle ore in cui le radiazioni solari termiche siano forti; utilizzare creme solari protettive; utilizzare al bisogno (senso di secchezza e di corpo estraneo) sostituti lacrimali (lacrime artificiali) specifici, con alto contenuto di acido ialuronico e vitamina B2. Attenzione alle manovre in barca a vela.

E soprattutto a noi velisti «buon vento».



Fra motore e gasolio

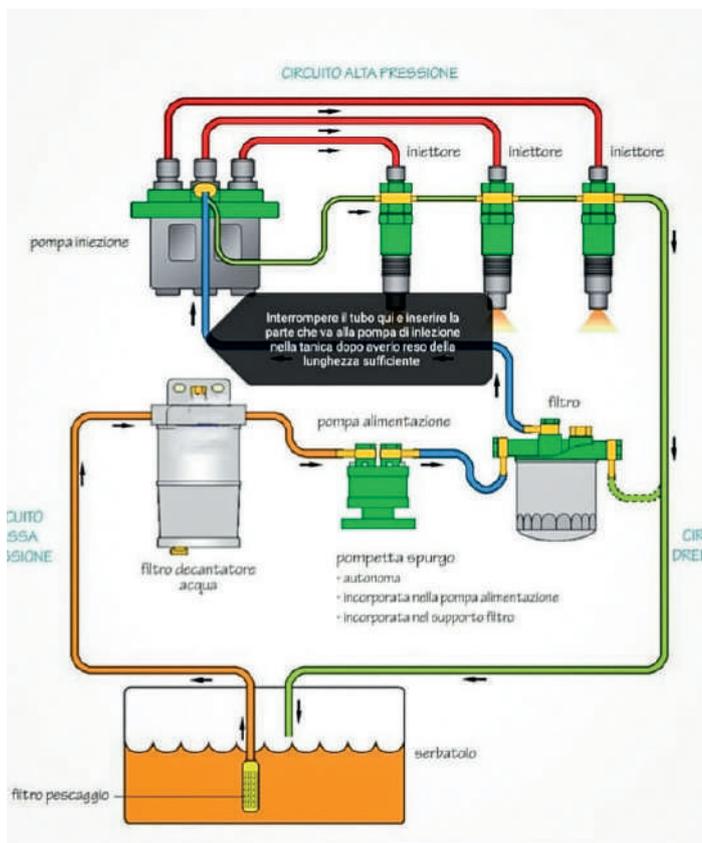
di Maurizio Parisi

Lil motore di una barca è al tempo stesso molto complesso ma, per alcuni versi, anche molto semplice. Non capita, infatti, ma se capita qualcosa al motore mentre navighiamo, meglio sapere cosa fare e dove mettere le mani. È comunque fondamentale prevenire perché, anche in questo contesto, prevenire è molto meglio che curare, visto che la prevenzione sul motore di una barca risolve di per sé molti problemi.

La prevenzione, fatta da soli in porto e con calma, permette inoltre di conoscere al meglio la propria barca e in casi di emergenza sapere cosa fare e dove intervenire. Non bisogna dimenticare che la Guardia Costiera ogni anno segnala un numero altissimo di interventi per barche che sono rimaste senza carburante in mare, per un filtro del gasolio sporco oppure per una busta di plastica che ha otturato la presa a mare. Per inciso, a questo proposito, è fondamentale abituarsi ad ascoltare il flusso dell'acqua che esce dallo scarico a motore acceso. Se quel flusso cessa o diminuisce, occorre intervenire subito spegnendo il motore e quindi intervenire. Ascoltare la barca e il motore aiuta sempre moltissimo a capire come sta andando la navigazione. Se ci si abitua ad ascoltare il suono regolare del motore, quando si presenta una qualsiasi variazione di quel suono è bene riconoscere il sintomo, un po' come per la voce che cambia con il mal di gola.

Cosa intendiamo per prevenzione?

In primo luogo, la pulizia o la sostituzione dei filtri. Una cosa che non tutte le barche purtroppo montano è un filtro acqua per la presa a mare del motore. Può essere molto utile montarlo, nel caso non ci fosse, per evitare che l'acqua di mare che serve per raffreddare il motore possa non essere pulita come dovrebbe. Per chi ha invece il filtro, quando si scende in acqua per pulire la presa a mare nell'opera viva, bisogna prevedere poi di sciacquare la retina metallica del filtro, dopo aver fatto girare il motore per qualche minuto, per evitare che le impurità (come, per esempio, qualche frammento di antivegetativa) si depositino nel filtro, rendendone vana la pulizia. Le prese a mare hanno tutte la valvola a sfera – compresa quindi anche quella del motore – che spesso viene lasciata aperta. Sarebbe meglio evitarlo, anche perché di solito la presa a mare del motore è quella più bassa nello scafo; quindi, la regola dovrebbe essere lasciarla normalmente chiusa e aprirla al





Filtro raffreddamento dell'acqua.



momento di partire. Questo ci obbliga peraltro anche a controllare la sentina prima di ogni partenza, cosa che aiuta sempre molto. Meglio fare attenzione a non partire con la presa a mare chiusa; qui ogni skipper ha i suoi sistemi di sicurezza, magari molto semplici ma assolutamente efficaci. A proposito delle prese a mare, molto meglio poi aprirle e chiuderle tutte ogni tanto per evitare che il sistema si blocchi e che poi, forzandolo, si spacchi la presa a mare con quello che ne consegue.

Ci sono i filtri gasolio e il filtro olio motore.

I filtri gasolio filtrano ovviamente il gasolio che dal serbatoio va al motore. Il primo è il decantatore che, oltre a un primo filtraggio del gasolio, contemporaneamente separa il gasolio dall'acqua che potrebbe essere presente. C'è poi il secondo filtro, che è soltanto un filtro gasolio – di solito una cartuccia con sistema di filtraggio a «carta» – la cui sostituzione non è difficile. Tra i due si trova la pompa di alimentazione comunemente chiamata «pompa AC». Qualcuno a bordo usa un prefiltrino subito dopo l'uscita dal serbatoio. Su questo, in banchina, ci sono antiche discussioni e profonde convinzioni. Personalmente sono convinto, come molti addetti ai lavori, che il prefiltrino con capacità di accumulo dei detriti molto inferiore all'altro, tenda a otturarsi molto più facilmente e frequentemente. È vero che la sua sostituzione può essere rapida ma è altrettanto vero che la sua ostruzione può essere non solo altrettanto rapida ma anche accadere nei momenti meno opportuni. Insomma, aiuta ma complica anche parecchio le cose. Meglio avere dei filtri e dei decantatori puliti e della capienza giusta.

Il gasolio merita anche un discorso a sé. Fare il pieno quando il serbatoio del distributore è stato appena rabboccato dalla cisterna e quindi ha messo in circolo la morchia presente sul fondo, per esempio, vuole dire imbarcare nel proprio serbatoio un pericoloso sporco che va a sporcare tutto il sistema di filtraggio dell'alimentazione. È ben vero che oggi ci sono distri-

butori di ultima generazione con le relative vasche di decantazione per separare lo sporco, ma non sono purtroppo ancora frequentissime nelle zone di mare, vista la carenza di spazio. Oggi poi i motori delle barche sono molto più sofisticati e se una volta i motori marini bruciavano qualsiasi carburante o quasi, oggi è molto più facile che si blocchino se il carburante che arriva non è assolutamente pulito. A proposito del serbatoio della barca, un controllo periodico poi aiuta a prevenire la messa in circolazione della morchia, magari aiutata da vento e mare forte. È capitato purtroppo anche recentemente che sia stata questa la ragione di incidenti gravi accaduti per mare.

A proposito degli additivi, anche qui le polemiche e le discussioni in banchina

non mancano. Conviene aggiungerli? In alcuni casi possono aiutare, essendo dei solventi, ma andrebbe fatto un uso costante e, in ogni caso, vanno sempre aggiunti con il serbatoio pieno, seguendo rigorosamente le istruzioni del prodotto sia per quantità che per le modalità. Resta il fatto che il miglior consiglio che si possa dare, è prevedere una ispezione interna al serbatoio ogni due, massimo tre anni.

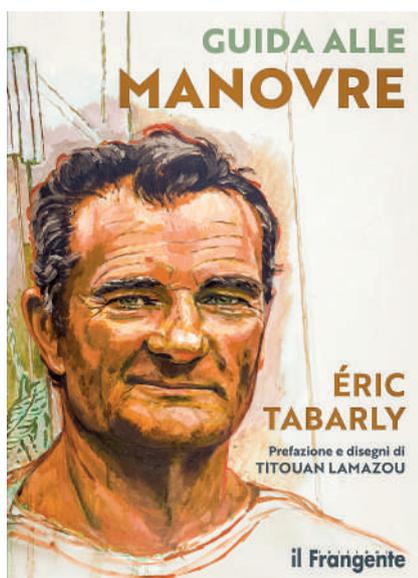
Se poi in navigazione ci fossero comunque problemi di alimentazione del gasolio, si va in emergenza ma evitando accuratamente di perdere la calma. In altre parole, può capitare che il motore si spegna o rallenta perché il flusso di gasolio non è più regolare. A quel punto è possibile creare un serbatoio di emergenza con la tanica del gasolio di riserva che è fondamentale sempre avere a bordo. La cosa, nonostante le apparenze, non è difficile. Basta staccare il tubo che porta il gasolio al motore, dopo il prefiltro decantatore e la pompa di alimentazione (pompa AC), e inserirlo nella tanica. Se il tubo del motore fosse troppo corto, è molto utile avere a bordo un tubicino da carburante di un metro, un metro e mezzo, con un raccordo che, una volta inserito nell'altro, consenta di allungarlo fino alla tanica. A quel punto il motore, con una alimentazione diretta di emergenza, riparte e permette di tornare in qualche modo in porto. Molto importante, a questo proposito, avere una chiara idea dei consumi del proprio motore, diciamo che di media un entrobordo diesel consuma circa venticinque grammi di gasolio per cavallo, anche se io per non sbagliare mi terrei sui trenta trentacinque grammi per cavallo tenendo sempre conto che il motore può avere magari alle spalle molte ore di moto che chiaramente ne aumentano i consumi. Con il serbatoio d'emergenza i consumi aumentano notevolmente, e comunque si tratta di un dato molto variabile perché se si ha il mare contro, per esempio, il consumo sarà sicuramente superiore a quello previsto.



Pompa di alimentazione gasolio (pompa AC).



Le recensioni



autore: *Éric Tabarly*
prefaz. e disegni di *Titouan Lamazou*
editore: *Edizioni il Frangente*
edizione: 2023
pagine: 208 con ill. b/n
prezzo: € 28,00

Guida alle manovre.

Éric Tabarly

Luciano Magnanelli

A distanza di tanti anni dalla sua prematura scomparsa in mare, Eric Tabarly non smette ancora di stupire e di coinvolgere. Vincitore delle più importanti regate oceaniche degli anni 70, autore di imprese leggendarie per cui è stato insignito della Legione d'Onore

dal Generale De Gaulle, progettista e innovatore, scrittore di successo che con l'epopea dei Pen Duick ha fatto sognare appassionati in tutto il mondo, Tabarly è ancora oggi in grado di entrare prepotentemente nell'immaginario di ogni uomo di mare con questo manuale che affascina sin dalla prima pagina sia il lettore esperto sia il neofita. Lungi dall'essere il solito manuale sulle fondamenta delle manovre a vela, si percepisce subito che le spiegazioni scaturiscono da vere e proprie esperienze di bordo, a lungo messe in pratica e perfezionate nel tempo e per questo rese immediatamente comprensibili pur nella loro complessità.

Bene ha fatto Il Frangente, dopo circa 45 anni, a riproporre una nuova edizione della guida, tecnicamente sempre attuale sia per il crocierista che il regatante, impreziosita anche da una appendice in cui il noto navigatore Luciano Làdavas traccia un avvincente profilo dell'autore. Particolare attenzione è stata dedicata alla veste grafica dell'opera, che valorizza le bellissime illustrazioni dal sapore retrò di Titouan Lamazou, navigatore e artista affermato di soggetti di mare. Dalla regolazione delle vele, alle manovre di ormeggio, alla presa di boa e all'ancoraggio, Tabarly offre consigli pratici indispensabili per la corretta riuscita delle manovre,

la messa a punto dell'imbarcazione e la risoluzione delle avarie e degli inconvenienti più comuni. Di particolare interesse, le istruzioni per la condotta dell'imbarcazione con cattivo tempo e per l'utilizzo delle sole vele per l'ingresso in porto, l'ormeggio, la presa di boa e l'ancoraggio, manovre inusuali che almeno una volta nella vita ogni velista rimpiange di non aver mai approfondito o provato.

Ma quello che maggiormente affascina nella Guida alle Manovre, a prescindere dall'aspetto puramente didascalico, è l'interesse e il desiderio di avventura e di mare che il libro suscita nel lettore, che si scoprirà a studiare avidamente come uscire da situazioni improbabili nelle nostre acque come i preparativi per afforcarsi in un fiume, come andare in secco con i trampoli in un porto della Bretagna, o sopravvivere a un disalberamento nei quaranta ruggenti e liberarsi da un incaglio con le sole vele. È questo il vero carattere del libro che, più che una Guida alle manovre, è una guida all'avventura, dedicato non a chi vuole ripassare come cambiare una vela di prua o ammainare lo spinnaker, ma a chi cerca quegli stimoli di evasione e di fughe immaginarie verso orizzonti lontani che solo un vero libro di mare sa offrire.

AUTORI

GINEVRA CARACCIOLO – Giovane velista partenopea della Lega Navale Italiana della Sezione di Napoli, è campionessa del mondo 2022 nella classe ILCA 4 e medaglia d'argento al Campionato mondiale 2023 in ILCA 6.



ANTONELLO DE FORTUNA – Giornalista. Ha fatto parte della redazione della storica emittente romana Teleroma 56, poi di Italia Network e Romauno TV. Ha seguito la politica per i programmi di La7 e Mediaset. Collabora con San Marino Rtv come parlamentare.



ANNA FIORELLI – È una storica della cultura del gioiello. Ha diretto a lungo *Moda e Gioiello* allo IED di Roma. Fra gli eventi che ha curato, la mostra *Corals & Cameos. The treasures of Torre del Greco*, New York 1989.



CARMELO FORASTIERI – Nato a Palermo nel 1976. Grande amante del mare e della vela. Consigliere Lega Navale Italiana di Palermo e Presidente della classe italiana Hansa.



ROBERTO GALASSO – Ingegnere, nato a Cisternino, è stato presidente della Sezione LNI di Brindisi; è il delegato regionale della Puglia meridionale per la LNI.



SERGIO GAMBERALE – Giornalista e critico cinematografico e televisivo, ha lavorato per RAI, La7, RTV San Marino e collaborato con diverse testate del settore. È fra i maggiori esperti italiani di serial tv. Nel 2021 ha pubblicato il volume *Emozioni in Serie (Tv)* per Aiep Editore.



MICHELE GRECO – Ingegnere civile, Prorettore all'Internazionalizzazione dell'Università degli Studi della Basilicata, componente del Comitato Tecnico Scientifico del Centro Culturale Ambientale per la LNI.



FRANCESCO LANCIOTTI, classe 2002, canoista altidonese in forza al 3° nucleo atleti delle Fiamme Gialle, dall'età di 10 anni sotto la guida di Mirko Fazzini alla LNI di San Benedetto del Tronto, ha vestito la maglia azzurra agli europei U23 di Belgrado nel 2023. È oggi al secondo posto al mondiale U23 in K2 500.



GIANNI LASTRICO – Appassionato di mare, è stato segretario del C.O.N.I. Liguria ed è un attivo organizzatore di manifestazioni sportive. Vive a Genova.



LUCIANO MAGNANELLI – Ammiraglio Ispettore Capo (r.), anconetano, ingegnere navale, Capo Divisione Efficienza Naviglio presso il Comando in Capo della Squadra, Vice Direttore Tecnico della Direzione degli Armamenti Navali. Dal 2020 ricopre l'incarico di Vice Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana, dove promuove attività di collaborazione con i Ministeri, Università e organizzazioni per la diffusione della cultura del mare.



DONATO MARZANO – Ammiraglio di Squadra in ausiliaria, nel 2023 è stato confermato Presidente Nazionale della Lega Navale Italiana per il secondo triennio. Prima di lasciare il servizio attivo, dal 2016 al 2019 è stato Comandante in Capo della Squadra Navale. Nell'ambito dei molteplici incarichi svolti nella branca operativa, ha partecipato a numerose missioni all'estero.





MATTEO MICELI – È uno dei navigatori italiani più eclettici. Dal windsurf ai record sui catamarani, da venditore e costruttore di barche a capitano di un veliero d'epoca, al giro del mondo in solitario.



ANGELO MARIA MINNELLA – Geneticamente addicted all'acqua salata (catanese DOC, anche se emigrato da tempo in continente). Amante del mare «da sempre». Velista da quaranta anni e regatante (470ista in più giovane età, attualmente Offshore cruising). Professore Associato UOC Oculistica; Università Cattolica del Sacro Cuore - Fondazione Policlinico A. Gemelli IRCCS, Roma.



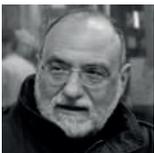
MICHELE MUSAIO – Classe 1942, è stato direttore del reparto radiologico dell'Ospedale Perrino di Brindisi. Appassionato da sempre di tutte le attività marine, è stato membro del Consiglio direttivo e per tanti anni Proboviro della Sezione LNI di Brindisi. Attualmente è direttore sanitario e consulente radiologo presso lo Studio Optimum di Brindisi.



MAURIZIO PARISI – Civitavecchiese. Ha lavorato a lungo nel porto industriale della sua città. Esperto di motori e di cantieristica navale. Velista. Ha seguito come volontario le prime esperienze di successo di integrazione con la vela.



ANIELLO RAIOLA – Ufficiale superiore del Corpo delle Capitanerie di porto, ha conseguito a Roma l'abilitazione alla professione forense. Nominato dal 2006 cultore della materia del diritto della navigazione presso l'Università degli studi di Cassino, è stato membro dei gruppi di lavoro per la redazione del Codice della nautica da diporto e del connesso Regolamento di attuazione. Ha al suo attivo cinque manuali e varie pubblicazioni sul diritto della nautica da diporto. Collabora con le riviste specializzate del settore.



CARLO ROMEO – Giornalista, manager, scrittore. Autore di libri di mare di successo, editi da Longanesi e da Mursia. Top manager Rai, ha avuto diversi incarichi in Direzione Generale e sul territorio. Ha insegnato Giornalismo televisivo alla LUISS – Guido Carli di Roma e alla Scuola di Giornalismo dell'Università di Bologna. Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana su nomina del Presidente Mattarella. Dal maggio 2024 è il direttore della Rivista della Lega Navale Italiana.



FEDERICA SCIARELLI – Giornalista e conduttrice televisiva, è da vent'anni la frontwoman di Chi l'ha visto? In questa intervista per Lega Navale, Sciarelli ripercorre il suo personale rapporto con il mare e racconta di una esperienza di conduzione poco nota al grande pubblico.



VIKTORYIA PISTIS SHABLOVA – bielorusa, ingegnere chimico, è un'atleta della Lega Navale Italiana Sezione di Cagliari che ha vinto per due anni consecutivi la medaglia d'oro ai mondiali di paracanoa nella specialità 200 metri classe VL1. È anche campionessa europea di paracanoa 2024.



MICHELE VALENTE – Dal 2022 ricopre l'incarico di Responsabile comunicazione, media e promozione della Lega Navale Italiana. Consulente per la comunicazione, ha tenuto collaborazioni in ambito editoriale con la Radiotelevisione di Stato della Repubblica di San Marino e in ambito accademico con l'Università di Siena e l'Università LUISS Guido Carli.



UMBERTO VERNA – Istruttore di vela d'altura professionista, ha fondato la Safety World S.a.S. (servizi e consulenze per la gestione delle emergenze a bordo delle unità da diporto). Direttore del Centro Studi per la sicurezza in mare «I ragazzi del Parsifal», consigliere della Sezione Chiavari e Lavagna della Lega Navale Italiana e segretario della rete degli Operatori Nautici del Tigullio.



MARCELLO ZAETTA, nato a Bari, insignito dell'onorificenza di Cavaliere della Repubblica Italiana, della Stella d'oro al merito sportivo del CONI. Vicepresidente Nazionale UNASCI dal 2009 ad oggi. Dal 2022 è il delegato regionale LNI Puglia settentrionale.



LEGA NAVALE ITALIANA
CENTRI NAUTICI NAZIONALI

APERTE LE ISCRIZIONI AI CORSI ESTIVI 8-18 ANNI

Non solo **Saubodia e Ferrara**, vivi un'estate di sport e divertimento a contatto con la natura a **Belluno** sul Lago di Santa Croce e a **Taranto** in Mar Grande.

SCOPRI COME ISCRIVERTI SU
WWW.LEGANAVALE.IT





OFFICIAL TECHNICAL PARTNER



 MIZUNO ITALIA



@MIZUNO.IT

MIZUNO.COM

