

RELAZIONE SEGRETARIO ASSEMBLEA

8 MARZO 2026

Sono 18 anni che sono coinvolta nella gestione della Classe: 3 come Consigliere sotto Giorgio Pizzarello e 15 come Segretario.

Abbiamo trascorso insieme un bel pezzo di vita. Strada facendo molti nuovi amici si sono aggiunti. Alcuni ne abbiamo persi. Da ultimo, il Grande Legend Giorgio Sanzini che ci ha lasciato poche settimane fa e per il quale invito tutti noi a ricordare la sua bella persona, le sua sportività, le sue battute da romano DOC e ad alzarci per tributargli un sorriso e un bel hip hip hip urrah.

LO STATO DELL'UNIONE

Per quel che riguarda la Classe, i numeri, che nel dettaglio vi illustrerò il nostro Tesoriere, sono decisamente buoni, sia come giro di soci, che come vertiginoso movimento di compravendite.

E se è vero che molti sono gli stessi di 20 anni fa, e quindi da 50/60 enni sono diventati gagliardi 70/80enni, è anche vero che le nuove leve, senza clamore, ma con costanza, arrivano. Tra loro ci sono addirittura dei nati negli anni 70/80.

Un buon segno visto che, come ormai è acclarato, il dinghy incrementa il suo movimento principalmente per passa parola tra amici che trovano, inizialmente nelle nostre flotte locali, accoglienza, accettazione, agonismo in genere non feroce, educazione, passione.

LE FLOTTE LOCALI

Menziono le flotte locali, perché sono le flotte locali le fondamenta della nostra Classe. Molto grazie al lavoro dei Capi Flotta. Con l'età che avanza, con i costi, dal carburante agli alberghi, che lievitano, ci sta che alcuni dinghisti abbiano meno energia, voglia, possibilità di farsi grandi trasferte. Se però a una distanza ragionevole c'è la possibilità di regatare e stare in buona compagnia, quei dinghisti non abbandonano e continuano a restare in attività. Esempi concreti sono quelli del Tigullio, della Puglia, di Torre del Lago, di una Flotta Romana in ripresa, anche a Gaeta. In Veneto esiste a Chioggia un certo numero di nuovi dinghisti, superanziali, ma attivi, grazie a Roberto Ballarin. A San Giuliano, Carlo Ravetta sta dandosi da fare per rivitalizzare la flotta. Ci sono invece zone in cui purtroppo langue l'attività locale: principalmente sui Laghi Prealpini e in Sicilia. Un corso e ricorso storico nei quasi 100 di presenza del Dinghy in Italia. Sulla Sicilia ha idee il ciclone Antoncicchi. Ci contiamo. Per i Laghi Prealpini nel 2027 avremo a Maccagno l'Italiano. Speriamo che serva a rivitalizzare.

LE NAZIONALI

Detto questo le nazionali che toccano a rotazione le varie zone della penisola, sono sicuramente un momento d'incontro fondamentale e irrinunciabile.

Il Campionato Italiano e il Bombolino sono tradizionalmente le nazionali più frequentate. Nel 2025 a Bari eravamo in 49 in acqua, nonostante i 1000 km di distanza dello zoccolo duro numerico della Classe. Al Bombolino 67, al Mankin 54. A Monfalcone solo 25, a conferma che semplici nazionali, cioè non Campionati, lontane e in location senza una flotta locale possono essere a rischio come numeri. D'altronde mancavamo da quella zona da oltre 10 anni e con il CapoFlotta Vincenzo Spina si era pensato fosse importante dare un segnale con una nazionale in quelle acque.

Un discorso speciale merita in questo panorama il Trofeo ABC, la regata del triangolo Anguillara – Bari- Cesenatico che guarda al centro sud, nata dall'iniziativa delle flotte romagnola (Leporati Leporati Gamberini), romana (Pedetti, Loretano, Masserotti) e pugliese, (Stefano Anton Cecchi) in location che comportano trasferte nel limite dei 400 km, partendo dal consolidato appuntamento di Cesenatico, col suo mix sportivo/conviviale. Una iniziativa che già è una case history.

Quest'anno il Campionato Italiano è a Loano e ci aspettiamo una buona partecipazione. Il Bombolino, nonostante chi non lo ama, è da lustri la regata più numerosa dell'anno. La prima di Coppa Italia è a Gaeta, dove siamo sempre stati bene, e che è a distanza ragionevole sia per la flotta romagnola che per la pugliese. C'è poi a luglio Pescara, una new entry, tendenzialmente baricentrica rispetto al centro sud. Vedremo.

WORLD CUP

Tornando al Bombolino chi c'era ricorderà che alla premiazione dell'ultimo Bernardo Sestini oltre a confermare la volontà sua e della famiglia di proseguire con questa regata nel ricordo del padre, ha espresso l'intenzione di fare qualcosa di speciale per l'edizione del 2027 per la quale cadono il 30ennale del Bombolino e il centenario di SIAD.

Sono stata approcciata dallo YCI all'indomani dell'annuncio con la missione di verificare la possibilità di resuscitare la World Cup.

Mi sono mossa con discrezione ricevendo entusiastica adesione di tedeschi e francesi. Chi c'era sa delle diatribe con alcuni fondamentalisti orange che non accettano i nostri Dinghy. Dal Covid in poi ho però mantenuto un qualche rapporto con il mio omologo e grazie anche a Patricia ho approcciato la flotta olandese. Come condizione un'unica partenza di tutte le barche, ma una classifica anche per i classici tradizionali. La proposta ha suscitato grande interesse. Con Andrea abbiamo avuto a fine gennaio una videoconferenza col Segretario olandese, Patricia e un altro regatante. Il feedback è che ci saranno tra i 6 e i 10 regatanti olandesi con le loro barche. Noi metteremo i dinghy della Classe a disposizione dei giapponesi. Sicuramente avremo rappresentanti di Slovenia, Austria e Svizzera.. Il che significa una regata con più di 100 barche. Vi terremo informati via via.

I CANTIERI

Quella dei cantieri è una nota dolente nel senso che oggi di fatto producono realmente solo Colombo e Lillia.

Colombo costruisce classici, anche se potrebbe produrre anche vtr/legno.

Lillia ha fatto un accordo con Torben Grael per cui il suo cantiere farà manutenzioni e lui si appoggerà per produrre i Dinghy a un cantiere che resina in maniera tradizionale, che sta già lavorando per i sarcofagi. Stefano sta facendo rivedere i disegni non più da Maletto, ma da un giovane professionista e inizierà nei prossimi mesi la procedura autorizzativa con la Classe per la nuova produzione. Oggi sta finendo, ancora nel suo cantiere e col suo stampo, un ultimo Dinghy vt8/legno direi per Luca Manzoni. Uno stampo che è però in uno stato tale da richiedere parecchie ore lavoro, motivo per cui si sta organizzando per produrne un altro.

In Puglia c'è poi Gianfranco Fino che sta realizzando un dinghy vtr/legno in autocostruzione, partendo dallo stampo dello scafo di Nauticalodi, ma con un doppiofondo modificato e ribassato. Anche lui dovrà avviare la procedura autorizzativa con la Classe.

I CONTROLLI TECNICI

Chi è da anni nella Classe ricorda sicuramente l'iter faticoso (eufemismo) che ha portato alla approvazione del Regolamento.

Ricordo che all'Assemblea del 2006 a Bergamo emerse che la Classe non aveva un Regolamento Ufficiale approvato da FIV. Anzi esistevano diverse versioni e non era chiaro quale fosse quella in vigore. Nel 2008 a Roma finalmente si è arrivati al regolamento attuale, e nel 2016 sono state apportate correzioni/specifiche. Non è un documento perfetto, ma ha retto e regge.

Ricorderete anche che a valle di alcune criticità, fu deciso:

- di avere stazzatori diversi per le stazze in cantiere e per i controlli alle regate per evitare conflitti di interesse;
- che stazzatori regatanti, non potessero essere stazzatori di dinghy.

Detto questo negli ultimi anni è emersa l'esigenza di allargare la base degli stazzatori in grado di conoscere il Dinghy, vista anche la crescita al Sud.

Ai Campionati di Santa Marinella, di Marciana Marina e di Bari la FIV ha infatti mandato neo stazzatori e aspiranti .

Con Antonio Loretano, del nostro Comitato Tecnico, ora c'è il progetto di una clinic- doveva essere già al Campionato di Bari su iniziativa FIV, ma poi è saltata- sul lago di Bracciano alla quale far partecipare sia gli stazzatori che fino ad oggi hanno stazzato in cantiere, Ravaglia e Pollesel, che alcuni altri interessati al Dinghy e se disponibili gli altri membri del Comitato Tecnico, in modo da procedere insieme alla stazza di un Dinghy e identificare best practice comuni.

PIANETA DINGHY CLASSICO

Sul mondo ligneo lascio la parola al nostro Andrea.

