ACQUA MARINA

Numero 8
Solstizio d'Inverno
21 dicembre 2017

www.leganavaleagropoli.it

FELUCHE
NELLO STRETTO DI MESSINA

KAYAK
E FILOSOFIA

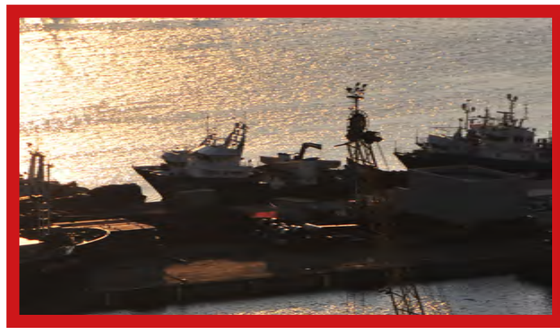
IL MARE
E LA SUA METROPOLI

UN TESORO NASCOSTO
SUI FONDALI DL MAR NERO

FEDERICO II
E LA RIFORMA PORTUALE

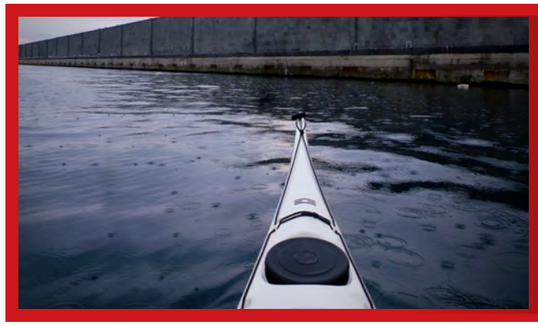
Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana Sezione di Agropoli - Distribuzione gratuita

INDICE

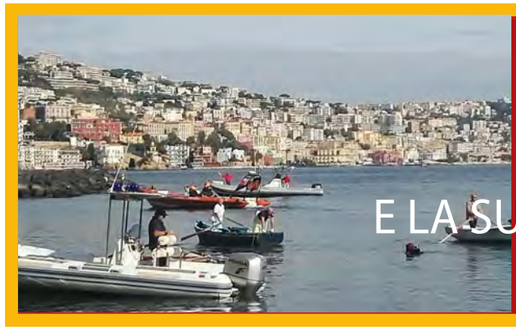


PRIMA PAGINA
di Antonio Del Baglivo
LA CULTURA DEL MARINAIO
PAG. 4

IL REPORTAGE
di Massimo Vicinanza
FELUCHE
PAG. 8

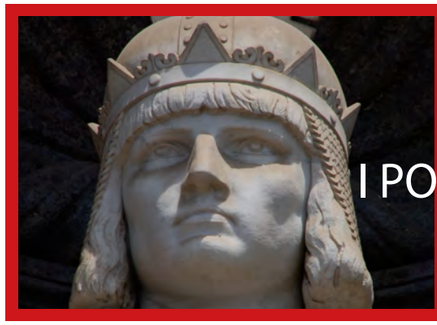


BARCHE
di Ugo Pons Salabelle
KAYAK E FILOSOFIA
PAG. 20



L'INTERVENTO
di Daniela Villani
IL MARE E LA SUA METROPOLI
PAG. 26

ARCHEOLOGIA
di Luigia Ciuccio
UN TESORO NASCOSTO
PAG. 30



LO STUDIO
di Alfonso Mignone
I PORTI DI FEDERICO II
PAG. 50

"...Non è sufficiente fare e fare molto bene: occorre anche farlo sapere..."

Crediti fotografici:
Sam Greengield: copertina
Massimo Vicinanza: 2-19
Ugo Pons Salabelle 20-25
Comune di Napoli: 26-29
EEF Black Sea Map 30-37
Monica D'Auria: 40
Vito Caputo: 43-45
Claudia Bernardo; 46-49
Ainhoa Sanchez/ 50-51

Si ringrazia per la collaborazione:
Comune di Napoli
Expedition and Education Foundation/Black Sea MAP
Volvo Ocean Race

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI 38
LA GALLERIA DEI SOCI - MONICA D'AURIA 40
LA SICUREZZA - VITO CAPUTO 42
LA LETTERA- PAOLO ROCCA 46
LO SCATTO D'AUTORE - AINHOA SANCHEZ 52

Foto di copertina: Vestas 11th Hour Racing © Sam Greenfield/Volvo Ocean Race

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno II Numero 8 - In attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
Direttore editoriale: Antonio Del Baglivo - Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Contatti: segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - redazione@massimovicinanza.it
Grafica, impaginazione, ricerca iconografica e photo editing: Massimo Vicinanza

© I testi e le foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione degli autori

MASSIMO VICINANZA

EDITORIALE

Le politiche di sviluppo territoriale di una città costiera passano anche attraverso una intelligente gestione della risorsa mare. Il passo in avanti compiuto dal comune di Napoli nel maggio scorso è stato la creazione di una figura istituzionale esclusivamente consacrata a questo tema. Il suo compito è tanto ambizioso quanto arduo: organizzare una serie di attività pubbliche che favoriscano il recupero del rapporto fra la cittadinanza e il mare, cosa molto difficile in metropoli complesse come quella partenopea, e realizzare una strategia a lungo termine che trasformi questa nostra preziosa risorsa in un volano di produzione economica, vincolandolo alla vivibilità e alla tutela dell'ambiente. Pur non disponendo di fondi diretti, il delegato al mare ha un ruolo fortemente operativo. Il suo compito è di animare il territorio con iniziative concrete legate al mare e stringere accordi programmatici e di lunga durata con i protagonisti del mondo produttivo locale e con le istituzioni pubbliche e private, tutti accomunati da un progetto di rilancio della città che passi, appunto, attraverso il mare. Si tratta di una bella sfida che Daniela Villani ha voluto raccogliere, con entusiasmo e a titolo gratuito, e che sta svolgendo da diversi mesi con grandi risultati. Perciò, in questo numero di Acqua Marina pubblichiamo con piacere un suo intervento su quanto è stato realizzato finora. E lo facciamo nella speranza che il "delegato al mare" diventi una figura centrale nelle amministrazioni di ogni località costiera, così come già avviene in alcune piccole località della nostra penisola.

© Massimo Vicinanza

ANTONIO **DEL BAGLIVO**
Presidente LNI Agropoli

La cultura del marinaio

fra passato e presente

Esisteva, ed in parte esiste ancora, la cultura dei "Marinai", non quella di quel mondo snob di "Vestivamo alla marinara", bensì quella degli uomini di esperienza, navigatori e viaggiatori. Qualunque fosse o è il motivo per il quale ci si avvia sul mare e ci si confronta con questo elemento, se ne ricava arricchimento e buone maniere.
Chi conosce la furia delle tempeste, difficilmente si infuria. Fosse solo per evitare l'inconfrontabile paragone tra una forza indescrivibile ed il proprio modesto scatto di nervi.
Chi conosce la possanza delle balene o la fluorescenza del plancton, non conserva rancori e non cova vendette; poiché appare impossibile la similitudine con la profonda memoria planetaria che tutto avvolge e conserva. Vi era un tempo in cui, conoscere un navigatore, un marinaio o un pescatore significava allargare i propri orizzonti verso esistenze, sensazioni ed esperienze vissute intorno a questo mondo così affascinante ed ancora così misterioso.
Come è noto l'elemento mare, ed il Mediterraneo in particolare, da sempre ha diviso, ma sopratutto unito ed affascinato, i popoli e le diverse culture sviluppatesi sulle sue coste. Ed è proprio da questa apparente contraddizione tra "ostacolo e collegamento", che nasce lo spirito e l'approccio marinaresco alla conoscenza e l'innovazione. È come se il senso profondo degli uomini, che con questo elemento si sono rapportati e si rapportano, venisse mosso e stimolato allo stesso incessante ritmo delle onde e delle correnti. E' noto a tutti il luogo comune: "il mare rende nervosi", io preferisco pensare, invece, che immette stimoli ed infonde bramosia di ricerca. Infatti, i commerci, i viaggi di scoperta e finanche le guerre hanno forgiato l'arte e la civiltà del marinaio. Un'arte non collegata solamente allo scopo pratico della specifica attività (pesca, commercio, cantieristica ecc.) bensì trasversalmente percorsa da una serie di attenzioni difficilmente riscontrabili in altri ambiti.
Il marinaio-navigatore-pescatore è unito alla sua barca da un senso profondo di rispetto. In tutto il mondo, la barca è, solitamente, considerata più come una compagna che come un semplice "veicolo" con cui percorrere il mare. Il marinaio da sempre la considera provvista d'anima e di una propria personalità, quasi come se possedesse una propria vita, che interagisce con quella del conduttore ed è alla base della sua arte.
Un'arte che appare evidente nel tipico carattere del marinaio: determinato e aperto, duro e sensibile, orgoglioso ed umile. Un insieme di contraddizioni che sembrano il ritratto dell'elemento su cui queste si sono modellate. L'affrontare e il godere del senso di libertà che regala la navigazione, magari in solitario, fa assaporare l'insostituibile gusto del raggiungimento di una meta o del superamento di un momento di difficoltà.
Negli ultimi anni, lo sviluppo disordinato della nautica da diporto ha comportato l'indebolimento di quelle usanze del vivere marinaro che caratterizzavano la marineria fino agli anni settanta del secolo scorso. I navigatori di allora costituivano un gruppo sociale che si distingueva, non tanto per "casta", bensì per il comune senso dell'assistenza, riveniente da un amore condiviso e dalla ricerca della reciproca sicurezza. Ciò comportava un approccio alla vita di bordo indirizzato al comune rispetto.
Oggi, si sente sempre più spesso parlare di sfruttamento della

© Massimo Vicinanza

risorsa mare. Un atteggiamento speculativo e di incuria verso questo elemento alla base della nostra vita e della nostra cultura.

L'approccio tipicamente balneare non lascia nulla alla scoperta, non pone presupposti di condivisione della vita che intorno, sopra e sotto il mare palpita e si sviluppa. La miriade di leggi che si sono dovute porre a protezione del mare, è l'esempio più evidente dell'aggressione a cui questo è sottoposto.

Leggi che con arguzie disparate sono spesso disattese ed il mare viene vituperato ed offeso. Basti pensare al bacino del Mediterraneo sulle cui sponde si affacciano paesi con un totale di oltre duecentomilioni di abitanti, e tutti i problemi connessi all' inquinamento ed all'eccessivo sfruttamento delle risorse marine.Intorno a questo mare permangono, ancora oggi, dei focolai di tensione che paradossalmente sono mantenuti attivi più dagli interessi dei governi che non dalla spinta dei gruppi sociali. A questo proposito mi piace raccontare una mia esperienza personale.

A tutti è noto l'antagonismo tra la Grecia e la Turchia. La difficile situazione di Cipro e la complicata convivenza dei due paesi nell' Egeo. Eppure, anni addietro, mi sono trovato per vacanza a Kastellorizo, un'isoletta posta a circa settanta miglia a sud di Rodi (l'isola del film Mediterraneo) ed a circa 2 miglia dalla città turca di Kas. Sulle due opposte sponde si vedevano chiaramente le postazioni militari, i cannoni e le mitragliatrici puntate dall'altra parte. Ma, mentre le bandiere delle due nazioni sventolavano sfidandosi nel vento, gli abitanti di Kastellorizo con i loro gozzetti andavano a comprare il pane, verdure ed altri prodotti a Kas. Di contro, quando il tempo era cattivo la flotta peschereccia della città turca, si riparava nella baia dell'isoletta greca.

Di fatto, raccontava la gente del luogo, tra le due marinerie non c'è stato mai conflitto, anzi sempre reciproca assistenza.

È questo solo un piccolo esempio della duttilità e del senso di solidarietà esistente tra la gente di mare.

Ogni tanto, quando nel nostro modesto contesto rilevo alcuni atteggiamenti spigolosi o addirittura ostili, mi chiedo se ognuno di noi ha ben presente il proprio ruolo nella società e nell'universo. La nostra associazione è di carattere essenzialmente solidale; le competizioni e tutti gli eventi sociali, sono spazi di confronto e non di contesa. Portarle all'esasperazione fino a farle sfociare addirittura nell'inimicizia, è un comportamento da stigmatizzare evitando che si diffonda e divenga prassi comune.

Ben altre contese, necessità e disperazioni viaggiano sul mare; criticità al cui confronto le nostre ambasce appaiono ridicole e inopportune. Confrontandoci con contesti più ampi e problematici dei nostri comodi ambiti ci relazioneremo con animo più sereno in ogni situazione.

Occorre attingere all'antica saggezza ed all'eleganza della gente di mare, sempre aperta, cordiale e franca, per individuare e percorrere un modello di tolleranza sociale e di rispetto tale che possa contribuire a mitigare i conflitti ed a rendere tutti più rispettosi del prossimo e della natura.

L'anno che andiamo a concludere è stato per la nostra Sezione ricco di eventi, il cui successo è stato assicurato dal contributo fattivo di un gruppo di Soci, a cui va il mio riconoscimento personale. Sarebbe opportuno che altri Soci colgano il mio costante invito a collaborare concretamente, con i mezzi ed il tempo a loro disposizione. Resto fiducioso che l'appello venga man mano recepito e sfoci in comportamenti di partecipazione virtuosa.

L'uscita di questo numero di Acqua Marina, coincide con il solstizio d'inverno; ufficialmente inizio dell'inverno astronomico. Personalmente insieme ad alcuni amici, goliardicamente lo consideriamo la fine dell'inverno. Il fatto che dal 22 dicembre le giornate iniziano ad allungarsi, rappresenta il termine della discesa e l'inizio della risalita. È con questa simbologia che auguro a tutti un futuro in crescendo, fatto di operosità, serenità e soddisfazione.

MASSIMO **VICINANZA**

LE FELUCHE SICILIANE

La pesca nello stretto di Messina

© Massimo Vicinanza

FELUCHE ALL'ORMEGGIO A GANZIRRI.

Nino Donato è un bravo capobarca. É anche l'armatore di "Peppe", una delle ultime otto feluche siciliane che ancora oggi solcano le acque dello Stretto di Messina alla ricerca di grossi pesci da fiocinare. La barca è poco più lunga di 15 metri ed è stata completamente rifatta dieci anni fa, secondo le antiche tecniche della costruzione in legno. La feluca ha una lunga passerella a prora da dove il fiocinatore cattura le sue prede e un'alta antenna centrale sulla cui cima trovano posto il timoniere e le vedette. Le due strutture di ferro sono di 25 e di 28 metri, e le sostiene uno spettacolare groviglio di cavi d'acciaio lungo quasi un chilometro e mezzo.
Da aprile a settembre ogni mattina, quando la città è ancora insonnolita, l'equipaggio di "Peppe" si incontra sulla piccola spiaggia di Ganzirri, a pochi chilometri da Messina. La tiepida brezza lascia sperare in un'altro giorno di buon tempo e se il mare è calmo fra poco inizierà una nuova giornata di pesca, anzi di caccia al pesce spada..
I sei pescatori salgono a bordo di un barchino a remi che scivola silenziosamente nel minuscolo porticciolo di Ganzirri per trasportarli dalla spiaggia alla feluca ormeggiata lì, all'ancora. Il silenzio dell'alba viene interrotto solo da qualche breve frase degli uomini, detta forse per alleggerire la tensione che li accompagnerà per tutta la giornata di lavoro.
Appena saliti a bordo ognuno si dedica alle proprie mansioni, e con azioni rapide e precise l'equipaggio appronta l'armamento per l' imminente battuta di pesca. Le sagole delle fiocine stivate sottocoperta vengono sistemate sulla prora per essere poi distese a festoni ai lati della lunga passerella, e le aste degli arpioni si armano con diversi tipi di punta. Per i pescatori la preda favorita è il pesce spada ma se capitano grossi tonni o aguglie imperiali, bisogna esser pronti ad usare fiocine di varia forma e con una o più punte.
Il motorista lascia riscaldare i 400 cavalli vapore dei due potenti motori e controlla che tutto funzioni a dovere. Intanto qualcun altro prepara il caffè alla maniera di bordo, con lo zucchero montato a neve che dà alla bevanda una densa e gustosa schiuma. Dopo aver bevuto il caffè e dopo un rapido segno della croce fatto con la mano il capobarca e le due vedette vanno sulla coffa, a 28 metri di altezza, per dare inizio alla caccia. Gli uomini si arrampicano con agilità e con estrema sicurezza fin sulla cima dell'altissima struttura da dove è possibile perlustrare il mare per un raggio di oltre cento metri.
A mezzogiorno poi, quando il sole è a picco sull'acqua, il loro occhio allenato riesce a distinguere facilmente la scura sagoma di pesci che nuotano anche a dieci metri di profondità. Da quassù il capobarca ha il controllo del timone e dei motori e governa le serpeggiate di "Peppe" nel mare dello Stretto, impartendo al suo equipaggio, giù in coperta, gli ordini necessari per la cattura delle prede avvistate.
Si mollano gli ormeggi e la feluca si dirige verso la sua zona di pesca. La fase della luna è al primo quarto e probabilmente la giornata sarà pescosa.
Nino ci spiega che questa è la migliore condizione per la pesca. I pesci spada di profondità, quelli più grossi, entrano nello stretto sfruttando la corrente montante o scendente, che durante il primo e l'ultimo quarto di luna può superare i 4 nodi velocità. Nelle ore di stanca e con il mare così caldo probabilmente i pesci verranno in superficie per accoppiarsi o per mangiare e diventeranno la "facile" preda dei fiocinatori.
Nino lavora all'Università di Messina, collabora con il WWF per il censimento delle tartarughe marine e organizza anche delle escursioni naturalistiche a bordo della sua feluca. Ma da sempre è un pescatore, e in tutti questi anni di lavoro sul mare ha sviluppato l'intuito e l'abilità necessari per diventare un bravo capobarca. A bordo è lui il regista, e dall' alto della coffa insieme alle altre due vedette osserva con grande attenzione tutto il mare circostante. In lontananza, nel taglio di corrente alcuni spruzzi attirano lo sguardo dei tre uomini e poi un salto improvviso mette in mostra la sagoma di un bell'esemplare di *Xiphias gladius*, meglio noto come "pesce spada". Sono appena le 7 e mezza e la caccia è già iniziata. Il grosso pesce si è reimmerso e Nino deve immediatamente intuire la sua direzione per anticiparla. Intanto con un grido mette in allarme il fiocinatore che sta di vedetta sulla passerella e l'equipaggio

© Massimo Vicinanza

NINO DONATO AL TIMONE DELLA SUA FELUCA "PEPPE".

© Massimo Vicinanza

in coperta. E con i motori avanti tutta lancia "Peppe" a più di 15 nodi di velocità, verso la preda, che invece ne può raggiungere 100!

La prora si impenna e la punta della lunga passerella si solleva paurosamente. E con lei il fiocinatore che è lì di vedetta. L'uomo ha pochissimo tempo per agire: deve capire la grandezza e il tipo di pesce, scegliere e impugnare l'arpione giusto, in questo caso quello a due punte, ed essere pronto al tiro. Improvvisamente il timoniere ferma i motori, per restare in silenzio e in attesa. Con un altro avvistamento, questa volta in profondità ma molto più vicino alla barca si intravede il pesce che peserà almeno 150 chili. La feluca riparte per avvicinarsi di più e seguendo una spirale sempre più stretta gira fino a quando l'estremità della passerella non arriva vicinissima alla preda. Dopo alcuni minuti la manovra dà i suoi frutti e il fiocinatore si ritrova esattamente sul pesce. Senza esitazioni e con un sol colpo conficca l'arpione nel dorso del grande pesce spada. Ha inizio la battaglia tra il grosso pesce che cerca disperatamente di liberarsi da quella punta che lo ha quasi trapassato e i pescatori che non devono perderlo. Il pesce si immerge e poi salta, poi si reimmerge e poi salta ancora cercando di liberarsi dall'arpione mentre da bordo i marinai lo controllano a fatica e lavorano di braccia con la lunga sagola che trattiene la fiocina. Per stancarlo recuperano e filano diverse decine di metri di cima, in una lotta dall'esito

© Massimo Vicinanza
L'EQUIPAGGIO IN COFFA.

© Massimo Vicinanza
UN MARINAIO A PRUA PRONTO AD ARMARE LA FIOCINA.

© Massimo Vicinanza
LA PASSERELLA DELLA FELUCA, LUNGA 25 METRI.

© Massimo Vicinanza

MARINAI IN ATTESA DELL'AVVISTAMENTO DI UNA PREDA.

imprevedibile. Dopo molti sforzi i pescatori hanno la meglio, e il pesce sfinito viene finalmente caricato a bordo.
La giornata promette bene, e l'equipaggio si ritiene già soddisfatto perché la vendita di questo pesce pagherà la spesa per il gasolio e per il vitto. E c'è persino una paga da dividersi. I marinai sanno bene che se non si pesca nulla non c'è guadagno per nessuno, e allora la pesca continua, sperando che continui anche la buona sorte. Nino decide di allontanarsi dalla zona di posta assegnatagli per quel giorno. Per regolamentare questo tipo di pesca il mare fra Messina e Torre Faro è stato diviso in 9 zone di posta. Ogni giorno le otto feluche messinesi pescano nella zona successiva, per tornare dopo nove giorni in quella di partenza. Una antica legge di questo mare dice che se una barca pesca in una zona non sua dovrà restituire il pesce a chi ne aveva diritto. Quando invece ci si allontana a oltre cinquecento metri dalla costa la feluca viene considerata "errante" e può pescare liberamente, in un mare che è di tutti. Qualcuno decide di restare nello Stretto, qualcun altro dirige a nord, verso le Isole Eolie o a sud verso Catania, a caccia di quei pesci che non sono ancora entrati nel Canale. Due buoni periodi per essere "erranti" sono il mese di giugno, quando i pesci spada migrano dal mar Tirreno verso lo Ionio, e durante il mese di agosto quando invece risalgono. Oggi Nino decide di superare il limite dei cinquecento metri e di restare nello Stretto. Spera di catturare un pesce che "guardi

IL FIOCINATORE IN AZIONE.

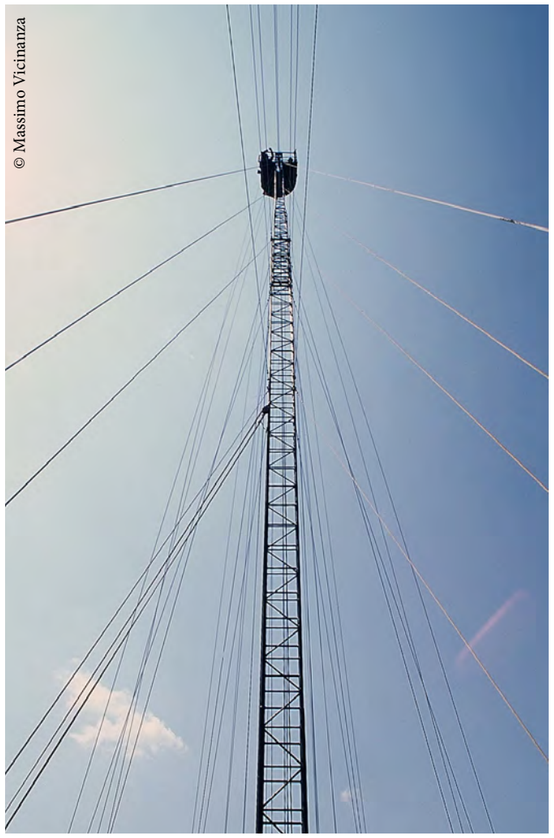
LA PESCA.

fuori". Ci racconta che se i pesci con l'occhio sinistro "guardano a terra", vuol dire che sfioreranno la soglia della costa siciliana mentre se "guardano fuori" costeggeranno le coste della Calabria mettendo in allerta le cinque feluche calabresi che pattugliano la zona di mare che va da Scilla a Palmi. Ora lui è nel mezzo dello Stretto, dove chiunque può fare una buona caccia. Dopo alcune ore di zig-zag fra le rotte delle navi da carico, dei traghetti e delle barche a vela finalmente c'è un avvistamento. Poco lontano dall'imbarcazione un grosso spruzzo d'acqua fa sobbalzare tutti, ma dopo aver manovrato per avvicinarsi alla preda i pescatori si accorgono che il pesce avvistato è una manta gigante, senza alcun valore commerciale. Quindi rinunciano alla sua cattura e riprendono il pattugliamento. Nino spera sempre di incontrare un tonno come quelli che vedeva quando era bambino. Erano tonni enormi, ci racconta, che potevano pesare anche 300 chili. Oggi purtroppo la pesca con le "tonnare volanti" sta distruggendo tutto il patrimonio ittico del basso Tirreno, mettendo in serio pericolo la sopravvivenza di pesci tipicamente mediterranei come il tonno. Con piccoli aerei da turismo vengono individuati

LA CATTURA DI UN PESCE SPADA..

LA FELUCA "PEPPE" IN NAVIGAZIONE.

RIENTRO SULLA PRUA DOPO AVER RISISTEMATO LA CIMA A FESTONI CHE ASSICURA LA FIOCINA ALLA BARCA.



i branchi dei tonni che salgono in superficie per accoppiarsi e per deporre le uova. I piloti poi comunicano la posizione ai pescherecci d'alto mare che subito vanno lì con le loro lunghe reti e circondano il branco. In mezzo ci capita di tutto, e oltre ai 2000-3000 tonni di qualsiasi dimensione vengono pescate anche le uova dei pesci, le tartarughe, i delfini e molte altre speci protette. Il risultato di questa pesca sciagurata è che il peso medio del *tunnus thynnus*, il tonno rosso, diminuisce di circa 15 chili l'anno, e nello stretto di Messina da qualche tempo non ne arrivano più perché muoiono prima. Il tonno è insomma una razza in via di estinzione.

A pomeriggio inoltrato, sulla via del ritorno con un buon colpo d'occhio si avvista a mezz'acqua un'aguglia imperiale di circa 50 chili. Nino arresta i motori e allerta l'equipaggio. Poi lentamente manovra per mettere la punta della passerella nella giusta posizione e nel frattempo il fiocinatore prepara l'arpione a sette punte necessario per questo pesce. Con un colpo preciso cattura l' aguglia sottile e lunga almeno un metro e mezzo, che tramortita non oppone resistenza alla sua cattura. L'equipaggio è di ottimo umore perchè da due giorni non pescavano nulla a causa della pioggia e del mare torbido, mentre oggi per fortuna è andata bene.

È quasi sera e la giornata di lavoro è terminata. "Peppe" e il suo equipaggio allegramente dirigono verso il piccolo approdo di Ganzirri, e se non domani non pioverà l'appuntamento è per la stessa ora e sulla stessa spiaggia.

UGO **PONS SALABELLE**
Fotografo e Istruttore Sottocosta FICK

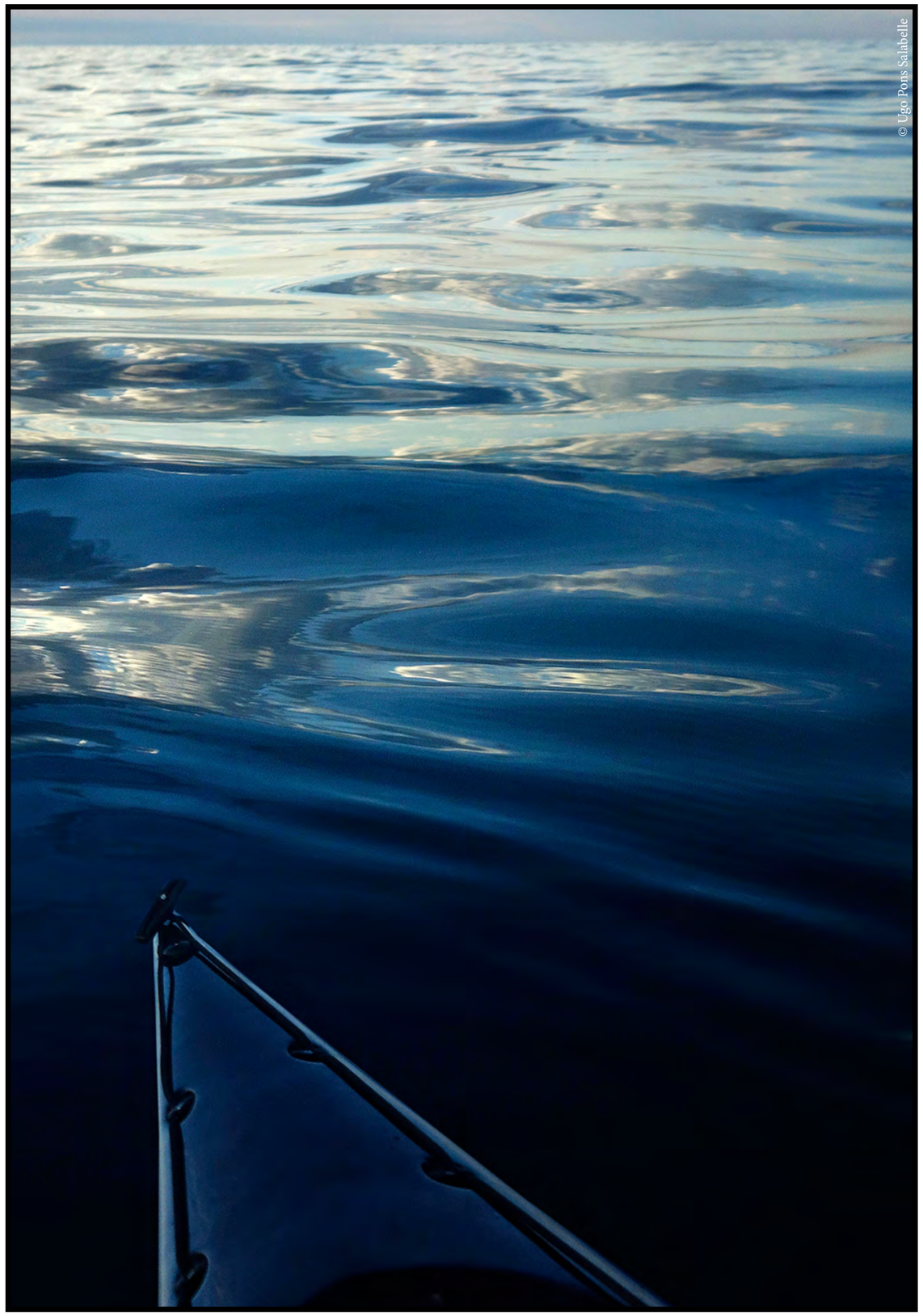
KAYAK E FILOSOFIA

La differenza è un luogo. Uno dei luoghi più importanti del pensare o meglio del filosofare umano. Orientale o occidentale che sia.
La differenza è il luogo dove abita la consapevolezza dell'esistenza dell'altro da sé ed è il luogo abitato dagli uomini e dalle culture di tutto il genere umano. La parola estasi, benché il significato muti in periodi storici diversi, genericamente indica una uscita dal sé (può anche essere follia) con la perdita della percezione del mondo "reale" e delle sue sensibili differenze. Quando parliamo di meditazione trascendentale o di sensazione mistica ci riferiamo a questa conoscenza superiore in cui non esiste più un "un Io ed un altro da me".
Il mare è uno spazio che si addice particolarmente, in quanto visivamente meno circoscrivibile, all'esperienza estatica. Dove un individuo si può perdere è più facile avere una sensazione di indifferenziato.
Vivere un viaggio in solitario è sicuramente cosa non da poco. Navigatori, grandi e piccoli per percorsi e condizioni vissute, ma anche marciatori o ciclisti sanno bene che con la fatica si attiva un meccanismo di consapevolezza, pensiero e riflessione quasi costante. A cosa pensa il ciclo-turista mentre scala la grande montagna o affronta una lunga pianura? alla pendenza e a come questa varierà dopo la

© Ugo Pons Salabelle

© Ugo Pons Salabelle

prossima curva? alla sua frequenza cardiaca ed al numero di pedalate con un dato rapporto? ad avvenimenti passati, cose, persone, sentimenti, scelte fatte o da fare, amori ?
Perché la fatica porta ad un pensare costante che, diciamoci la verità, è molto lontano da quell'estasi di cui abbiamo parlato.
Il kayaker occasionale, quello che usa la barca per andare a fare il bagno ed il kayaker sport fitness, agonista o no, vivranno analogamente sensazioni non molto dissimili.
Gestire un'onda, la fatica o anche grossolanamente la rotta. Il pensiero è presente ed il kayak o il surfski sono un attrezzo, un mezzo qualcosa di separato che ci sta portando o meglio noi stiamo portando. E nei momenti di minor concentrazioni sulla prua, la pagaiata o la virata, ci possiamo perdere nei nostri pensieri.
Per il kayaker marino, quello con il marinaio a bordo, non dovrebbe essere molto diverso. Un occhio alla bussola, poi uno all'orologio e un'attenzione all'onda da babordo che ritorna come frangente a dritta navigando molto molto sotto costa… e nei momenti tranquilli si pensa. Ma esiste un ma che si concretizza in una riflessione che rivela una solo apparente contraddizione: il kayaker marinaio sa sempre dove si trova e avverte con la massima consapevolezza, se non sospetto, tutta la condizione meteo marina che lo circonda, ma vive anche in solida unità con la propria barca che da quattromila anni è diversa da tutte le altre. E' una barca da non abbandonare mai.
Perché per sua natura è un tutt'uno con l'uomo.
Il kayak da mare vero è questa sensazione. Non ci sei seduto sopra, ci sei dentro.
Non è più un mezzo separato o uno strumento altro da te ma una parte di te.
E allora nei momenti di calma, ma a volte anche in quelli più turbolenti, il pensiero scompare perché la sensazione del tutt'uno con il kayak si estende all'acqua, al vento, alla pioggia, allo sciabordio più o meno violento ed infine, se siete molto fortunati all'orizzonte…



DANIELA **VILLANI**
Delegata al Mare
del Comune di Napoli

IL MARE

E LA SUA METROPOLI

© Comune di Napoli

IL SINDACO DI NAPOLI LUIGI DE MAGISTRIS E LA DELEGATA AL MARE DANIELA VILLANI.

Quando il Sindaco di Napoli Luigi de Magistris mi conferì la delega al Mare, una cosa mi apparve subito chiara, che si era fatto poco o nulla, tanti bei progetti chiusi nei cassetti e nessuno capace di assicurarne l'azione.
La frammentarietà di competenze dei vari soggetti privati e pubblici, gli interessi in campo spesso contrapposti tra loro, le serie difficoltà di coordinamento delle azioni accanto a individualismi seriali e paludi burocratiche, rendevano la sfida davvero ambiziosa
Per invertire la rotta dunque abbiamo subito compreso l'importanza di procedere con un gioco di squadra, con il coinvolgimento dei cittadini, delle Istituzioni, del mondo della scuola, degli istituti scientifici, i circoli Nautici, gli imprenditori e l'associazionismo sportivo.
I primi mesi abbiamo lavorato alacremente, con pazienza, costanza e senza pregiudizi, per la costituzione di una squadra che s'interroga, discute, pone riflessioni ma, soprattutto, crea le condizioni necessarie per avviare proposte , collaborazioni e condivisioni di obiettivi comuni.
Con la fine del commissariamento dell'Autorità Portuale e la nomina del Presidente Pietro Spirito si è potuto godere di un interlocutore autorevole e pragmatico, finalmente una carica con un ruolo di programmazione e sviluppo, di cui si sentiva da tempo la mancanza.
È stato quindi possibile realizzare molteplici azioni congiunte, come il patto di Bagnoli, l'imminente riqualificazione del tratto del lungomare che parte da via Partenope fino a via Nazario Sauro, il riacquistato rapporto tra porto e città, i lavori in fase di completamento delle metropolitane in Piazza Municipio e la riqualificazione prossima della stazione del Molo Beverello, tutti progetti di ampio respiro, importanti ed orientati a indurre effetti diffusi di riqualificazione urbana, riconquista del waterfront, della costa e della fruibilità e tutela del mare.
Come delegata al mare sono consapevole che solo attraverso un manifesto d'intenti condiviso con tutti si potrà recuperare il rapporto della città con il mare.
Tra gli obiettivi comuni da perseguire c'è sicuramente quello di restituire alla cittadinanza la qualità, la fruibilità e la godibilità di numerosi punti di costa.
Per alcuni già è stato fatto, e penso alla spiaggia delle Monache a Posillipo a cui abbiamo ridato il giusto decoro attraverso una straordinaria pulizia che ne ha anche determinato il raddoppio. L'aggiunta di un'adeguata cartellonistica stradale, poi, ha facilitato l'individuazione dell'accesso al lido pubblico, che è gratuito.
Tutti i futuri progetti che metteremo in campo hanno lo scopo di rivitalizzare la costa
secondo un sistema di più azioni volte ad individuare tratti di mare e luoghi ad
esso connessi, migliorandone l'accessibilità e la qualità di fruizione. Le rassegne "Mare di opportunità" e " Stati Generali del mare" promosse dal Comune di Napoli sono nate proprio per implementare una serie di attività sportive,

© Comune di Napoli

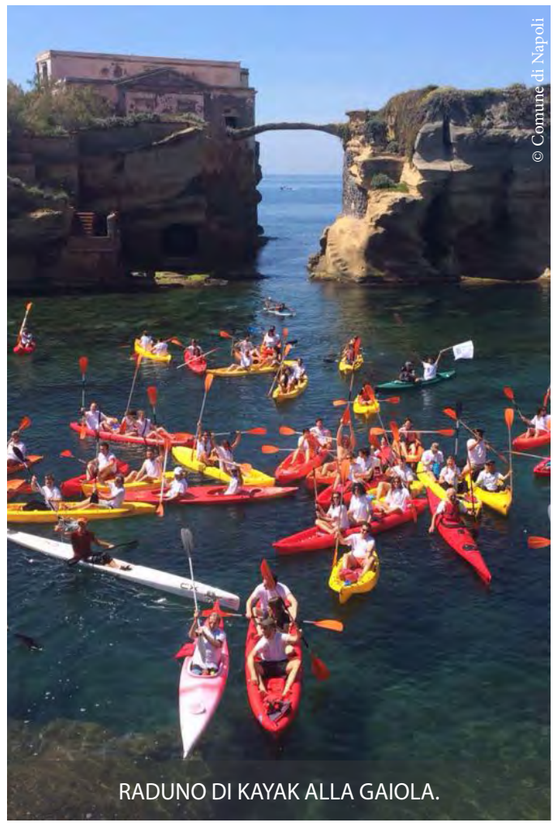
CORSO EDUCATIVO DI SICUREZZA CON LEZIONI ORGANIZZATE INSIEME ALLA FEDERAZIONE ITALIANA NUOTO.

© Comune di Napoli

L'INGRESSO AL LIDO DELLE MONACHE.

ludiche e ricreative lungo tutta la costa che va da San Giovanni a Bagnoli: lezioni di kayak, immersioni, vela, nuoto e molte altre attività legate alla cultura del mare e alla sua valorizzazione. L'idea è di creare un'imprenditoria di servizio che entri a sistema e che crei forza lavoro, occupazione per i nostri giovani e incida sulla qualità della vita della nostra comunità. Perciò, nei prossimi mesi partirà la Consulta Del Mare, un organo di coordinamento tra tutti i numerosi soggetti coinvolti, con lo scopo di pianificare le azioni da mettere in atto, in un clima di dialogo propositivo e di costante confronto.
Con l'Autorità Portuale abbiamo già condiviso la necessità di porre le condizioni utili per dotarci di almeno tre spiagge libere e attrezzate dove poter svolgere attività sportive, educative e ludico-ricreative.
Questo significa migliorare la qualità e la fruibilità delle spiagge cittadine, potenziare l'economia del territorio e contribuire al benessere della collettività.
Inoltre, si prevede di celebrare le unioni civili ed i battesimi sulle spiagge, nell'ottica di un uso diversificato delle stesse e per sollecitare l'utilizzo del mare e della costa tutto l'anno, così come accade in Europa e non solo.
Valorizzare, dunque, è la parola chiave per creare un indotto capace di far nascere anche altre attività turistiche e

L'EVENTO "BENESSERE GUARDANDO IL MARE" SUL PONTILE DI BAGNOLI.



RADUNO DI KAYAK ALLA GAIOLA.

ricreative come, ad esempio, il progetto " Sharing Del Mare"a cui stiamo lavorando. Si tratta di un'occasione per unire punti di costa via mare e aprire ad una mobilità dolce, in chiave sostenibile, ed a percorsi di turismo esperienziale marittimo.
Il nostro impegno per il rilancio della risorsa mare, per la restituzione del Molo San Vincenzo, per rivalutare e promuovere tutte le attività economiche connesse alla fruibilità delle linea di costa, è chiaro. Il futuro, però, naturalmente non è un dono del cielo, e per concretizzare nel migliore dei modi le enormi potenzialità della risorsa mare della città metropolitana e dell'intera regione è necessario il contributo di tutti.
Per dare il buon esempio già immediatamente dopo le feste natalizie convocherò un tavolo tematico sui fondi europei e regionali, per un lavoro di progettazione condivisa, seria, partecipata, dal basso, per supportare i progetti del territorio legati all' economia del mare e per attivare maggiori opportunità. Alle nostre spalle ci sono decenni di pubblicità negativa ma oggi intravediamo già alcuni risultati positivi che danno il segnale di quanto sia possibile ottenere con un lavoro coordinato e programmatico. È necessario tenere negli occhi lo sguardo d'insieme e avere la perseveranza di sostenere e raggiungere i nostri sogni collettivi. Abbiamo ancora tre anni davanti. Si può fare.

PULIZIA DEI FONDALI ALLA COLONNA SPEZZATA CON SOMMOZZATORI E LA COLLABORAZIONE DI MAREVIVO.

RADUNO IN KAYAK, SUP E CANOE A VILLA LAURO CON L'ASSOCIAZIONE KAYAK NAPOLI.

LUIGIA **CIUCCIO**
Archelolga

UN TESORO NASCOSTO

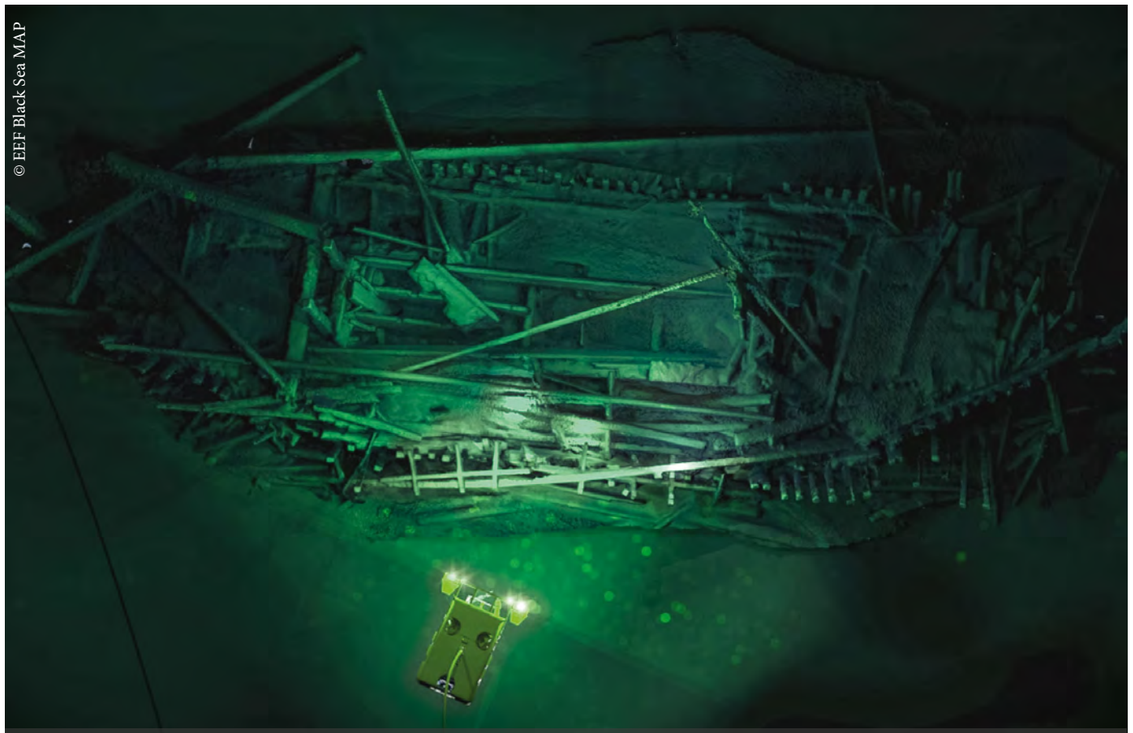
SUI FONDALI DEL MAR NERO

I viaggi sono quelli per mare con le navi, non coi treni. L'orizzonte dev'essere vuoto e deve staccare il cielo dall'acqua. Ci dev'essere niente intorno e sopra deve pesare l'immenso, allora è viaggio.

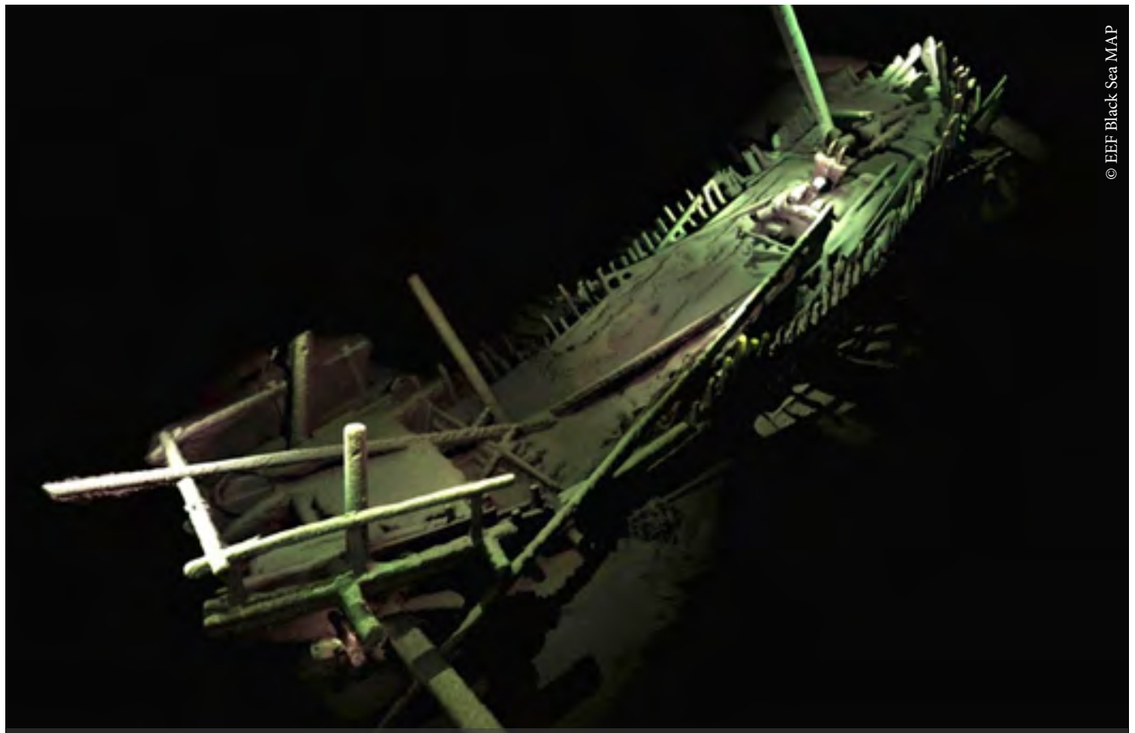
Erri De Luca

È recente la notizia di una delle scoperte più emozionanti dell'anno avvenuta nelle acque del mar Nero.
Un gruppo di ricercatori dell'università di Southampton, nell'ambito del progetto "Black Sea Project", nato per comprendere meglio il funzionamento dei cambiamenti climatici della zona, si è imbattuto in un'emozionante scoperta; un cimitero di navi antiche, circa 60 imbarcazioni, che vanno dal V secolo a.C. all'Ottocento. Agli occhi dei ricercatori sono apparsi scafi romani, bizantini e ottomani, alcuni dei quali con gli alberi in posizione, un carico di anfore e addirittura le cime che sembrano pronte per essere utilizzate. Il tutto a profondità che variano dai 93 metri del fondale sul quale si trova una nave bizantina del X secolo, agli oltre 2mila metri di quelli dove sono finite le imbarcazioni più antiche (IV sec. a.C.), tra queste anche una nave romana.
Il dato più emozionante per gli archeologi è l'aver trovato tipi di imbarcazioni mai viste prima e che potevano essere osservate solo su mosaici ma non dal vivo.
Insomma, si può dire che questa è la scoperta più importante di archeologia subacquea del XXI secolo.
La scoperta è avvenuta grazie all'utilizzo di speciali macchine come Droni marini e Rov (Remotely operated vehicle), veicoli sottomarini pilotati da una postazione remota, che hanno permesso di esplorare i fondali anche a quote elevate.
Con l'ausilio di scanner, sonde e telecamere è stato possibile fotografare questo grande cimitero navale e creare dei modellini 3D delle navi.
Lo stato di conservazione dei relitti e del loro carico è a dir poco sorprendente, questo grazie alle caratteristiche biologiche del Mar Nero. Il Mar Nero, infatti, ha una bassissima salinità in superficie dovuta al gran numero di fiumi che vi sfociano, mentre aumenta con l'aumentare della profondità a causa dell'apporto delle acque del Mar Mediterraneo.
Al di sotto del Picnoclino, sottile strato o superficie che separa strati di acqua marina o lacustre a densità diversa, si trova il più grande ecosistema anossico (senza ossigeno) al mondo.
Ponto èuxeinos, così gli antichi greci chiamavano il mar Nero, cioè mare inospitale proprio per l'assenza di vita.
Sono stati i turchi a chiamarlo Mar Nero "Kara Deniz" contrapposto al Mar Mediterraneo "Ak Deniz" (mare bianco). Questo perché la tradizione turca trova nei colori 'nero' e 'bianco' la definizione di "settentrionale" e "meridionale".

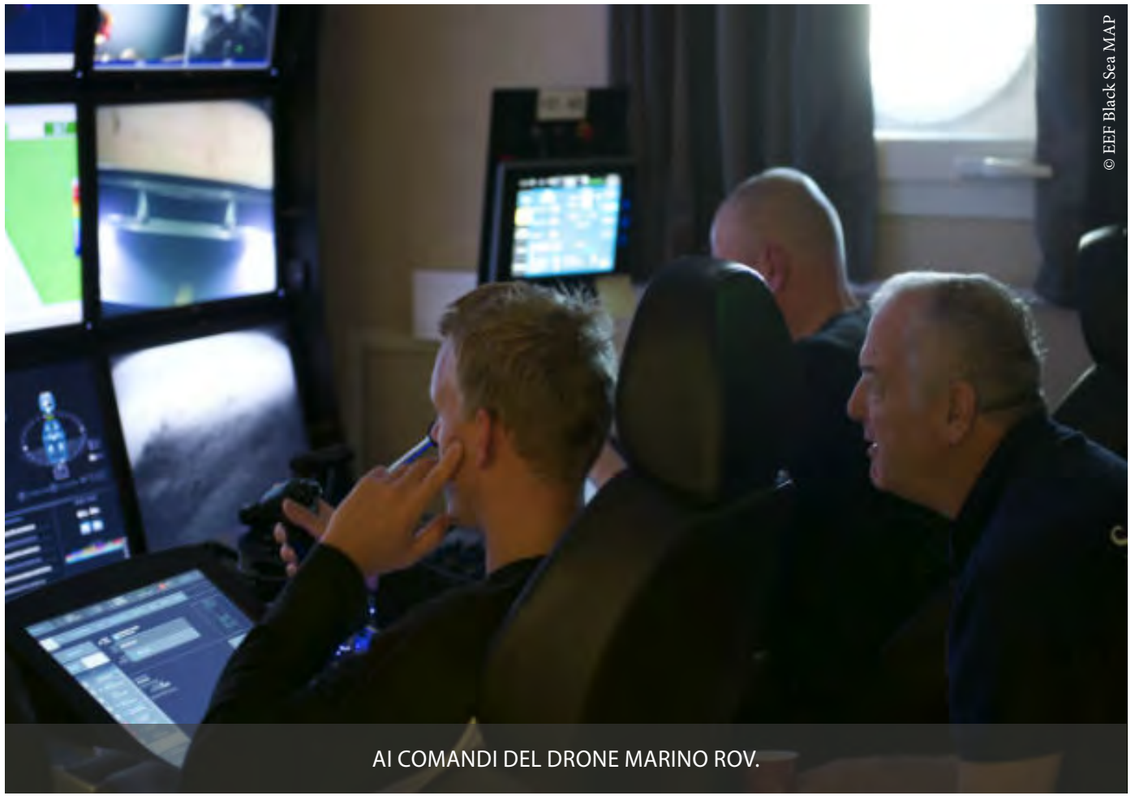
© EEF Black Sea MAP


© EEF Black Sea MAP

IL ROV (REMOTELY OPERATED VEHICLE) RILEVA UN RELITTO DELL'IMPERO OTTOMANO.


© EEF Black Sea MAP

RELITTO DI EPOCA MEDIEVALE.


© EEF Black Sea MAP

AI COMANDI DEL DRONE MARINO ROV.

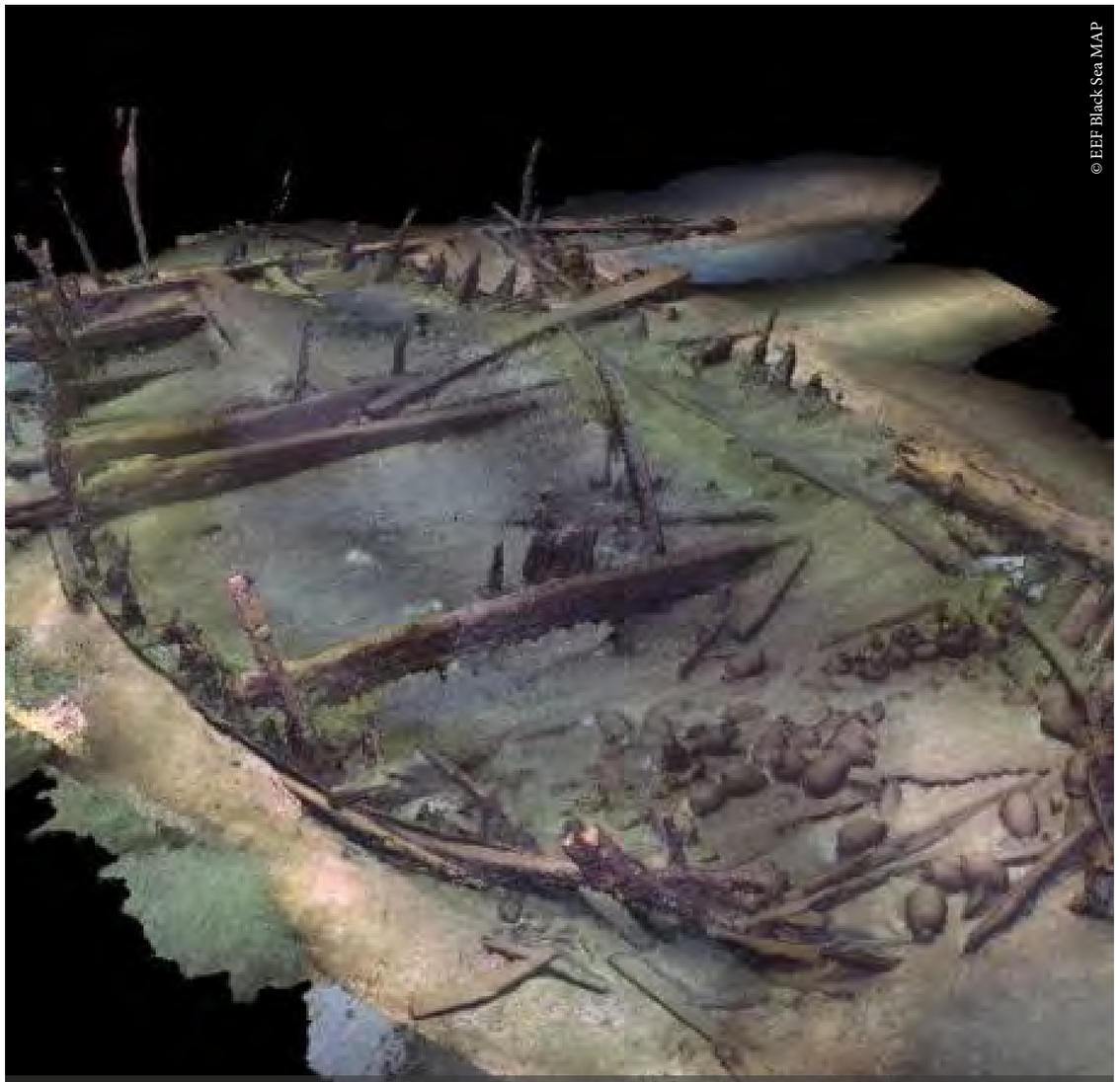
© EEF Black Sea MAP

RICOSTRUZIONE IN 3D DEL RELITTO DI UNA NAVE ROMANA.

RELITTO OTTOMANO IN CUI SONO ANCORA VISIBILI LA BARRA DI POPPA SCOLPITA, IL TIMONE E LE CIME.

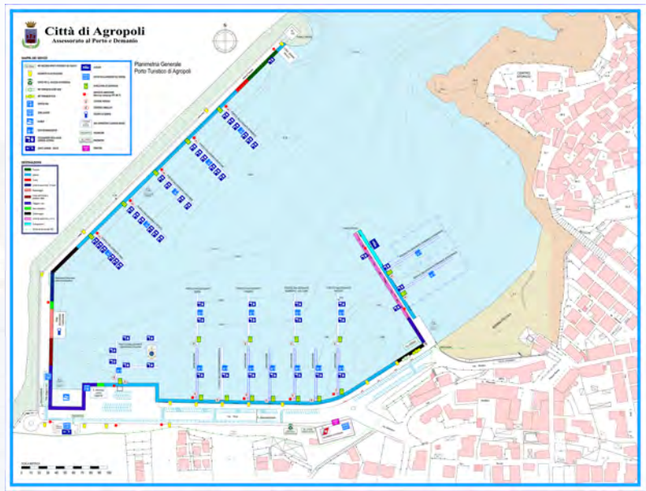
La scoperta di queste navi, con i loro carichi e l'appartenenza a culture e periodi differenti, testimonia e conferma i rapporti che fin dall'età del bronzo s'instaurarono tra popoli diversi, testimonianza materiale di quel sincretismo culturale tra Oriente e Occidente. Il luogo esatto del ritrovamento è tenuto segreto ma non dovrebbe essere molto distante dal porto di Sozopoli, l'antica Apollonia Pontica, una polis fondata dai Milesi nel 610 a.C. in Tracia, l'attuale Bulgaria, e consacrata ad Apollo. La leggenda narra che furono i Fenici marinai a consigliare il posto dove fondare la polis che sorge sul punto più protetto di tutta la costa occidentale del mar Nero. Apollonia Pontica mantenne rapporti di scambio commerciale con i maggiori centri del mondo antico, divenne luogo di esilio da Bisanzio tanto che nel XV secolo era contesa da Genova e Venezia.

Nella sua baia sono state trovate anche numerose ancore, le più antiche sono di pietra e risalgono al I millennio a.C. L'ancora, che oggi è lo stemma dalla città, fu l'emblema di Apollonia sulle monete coniate dalla fine del VI secolo a.C.
I relitti rinvenuti sembrano essere navi mercantili poiché trovati cariche di anfore che trasportavano vino, cereali, metalli e altri beni, ed è grazie alle terrecotte rinvenute che è stato possibile datare le imbarcazioni. Il lavoro vero e proprio da parte dei ricercatori non è ancora finito. Tutte quelle navi e quei reperti devono ora essere analizzati.
In attesa che gli esami forniscano ulteriori risposte e che nuove immagini dei relitti vengano diffuse, le ricerche finora effettuate dalla spedizione verranno mostrate in un documentario filmato dalla BBC. Non ci resta che aspettare!



RILIEVO FOTOGRAMETRICO DI UNA NAVE TARDO ROMANA, CON ANFORE, VERRICELLO E PARTI DI SARTIAME.

© EEF Black Sea MAP



Informazioni ai soci

La Segreteria è sita in Via Riviera - Porto di Agropoli - 84043 Agropoli
Telefono – fax: 0974.82.83.25 / email: agropoli@leganavale.it

La Sezione effettua servizio di Segreteria dal lunedì al sabato, esclusi i giorni festivi, dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e il venerdì dalle ore 17,30 alle ore 20,30.
Il Presidente è a disposizione dei Soci il sabato dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

I versamenti delle quote sociali e per il posto barca possono essere effettuati tramite il C/C postale nr. 16921843 intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
oppure tramite bonifico bancario o postale alle seguenti coordinate:
- BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
Coordinate IBAN IT 20 V 07066 76020 000000404547
- Poste Italiane
Coordinate IBAN IT 07 N 07601 15200 000016921843

Il porto di Agropoli è ubicato nella zona ovest della città, ricavato all'interno di un'insenatura che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino ed è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci orientati rispettivamente per N e per NE e lungo 572 metri, da una banchina di riva lunga 327 metri, con ampio piazzale retrostante, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW e lungo 160 metri. Anticamente era un piccolo approdo naturale, caratterizzato da un lungo riparo per le imbarcazioni, e un "Fortino", punto di ritrovo per i marinai del porto. Negli anni '60 è iniziato un graduale e costante sviluppo della struttura, che oggi rappresenta un punto di riferimento importante per lo sviluppo turistico e commerciale di tutto il Cilento.

INFORMAZIONI UTILI
Area riservata al diporto • Fari e Fanali: 2660 (E 1735) – faro a lampi bianchi, grp 2, periodo 6 sec. Portata 16 M, su Punta Fortino, a NW del paese; 2661 (E 1734.6) – fanale a lampi verdi, periodo 5 sec. Portata 5 M, sulla testata del molo di sopraflutto (mantenersi a non meno di 25 m dal fanale); 2661.2 (E 1734.8) – fanale a luce rossa, 2 vert. Portata 3 M . dalla testata del molo di sottoflutto • Venti: libeccio • Latitudine : 40°21',30 N • Longitudine : 14°59',00 E • Radio : Vhf canale 16 • Orario di accesso : continuo • Accesso : mantenere rigorosamente la propria dritta sia in entrata che in uscita dal porto e lasciare la rotta libera alle imbarcazioni in uscita dal porto; velocità massima 3 nodi. Giungendo da nord durante le ore notturne i fanali di entrata del porto vengono rilevati invertiti a causa del prolungamento del molo stesso l'accesso ai pontili collegati alla banchina di riva è consentito esclusivamente ad unità aventi pescaggio non superiore a 0,30 metri a causa dell'esistenza di numerose secche nel medesimo specchio acqueo.

PER CONTATTARE IL PORTO:
Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli
Via Porto n. 15 – 84043 Agropoli (SA)
Tel. 0974/825201 – Fax 0974/826810
E-mail: ucagropoli@mit.gov.it
Posta certificata; cp-agropoli@pec.mit.gov.it
Orari: dal lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 12:00
Il martedì e giovedì dalle 15:00 alle 16:00
Numero di emergenza 1530
Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo

PROGRAMMA ATTIVITA' PER L'ANNO 2018

Il CdS nella seduta del 31 agosto2017 ha discusso ed approvato il programma di massima delle manifestazioni e le attività da tenere nel prossimo anno.

Manifestazioni sportive

- *Campionato Sociale Primaverile di Vela d'Altura "Costiera Cilentana"*
- *Veleggiata dell'amicizia*
- *Pagaiando tra le vele – Trofeo "A.I.L." unitamente al Circolo Canottieri Agropoli*
- *Veleggiata delle due costiere*
- *Velalonga Agropolese "Trofeo Mario D'Avella"*
- *Vela d'autunno "Trofeo Nino Rainis"*
- *Gare di pesca*
  1) bolentino generico
  2) pesca a seppi e polpi
  3) traina costiera
  4) gara notturna
  5) bolentino tecnico
  6) bolentino ad occhiate
  7) bolentino a pagelli
  8) traina a calamari
  9) giornata divulgativa Sampei .
- *Organizzazione regate F.I.V. eventualmente assegnate alla Sezione*
- *Gare di modellismo dinamico*

Manifestazioni socio-culturali-ambientali

- *Attività a carattere ambientale*
  1) collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"
  2) iniziative di monitoraggio ambientale
  3) Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli
  4) Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali
  5) Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate
  6) Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo
- *Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare*
- *Festa della Cambusa*
- *Corsi per patenti nautiche*
- *Corsi di vela – iniziazione e perfezionamento – per ragazzi ed adulti*
- *Partecipazione alle attività promosse da Enti o Associazioni, di interesse ambientale,storico e culturale*
- *Gare (cucina, carte, ecc) e serate sociali a tema, da tenersi negli spazi sociali*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche della pesca sportiva*
- *Festa del Socio e convegno tematico da tenersi in concomitanza con premiazioni di eventi sportivi*

Propaganda

- *Divulgazione degli scopi associativi, in particolare rivolta ai giovani*
- *Distribuzione materiale propagandistico, ed inerente il mare e l'ambiente in genere*
- *Redazione del periodico online di Sezione "Acqua Marina*
- *Divulgazione delle attività svolte, in seno ai programmi di emittenti TV locali e sulla stampa del territorio*

LA GALLERIA DEI SOCI

FOTO DI MONICA D'AURIA

VITO **CAPUTO**

AVVENTURE IMPREVISTE

Storia di un incidente senza gravi conseuenze

Vivere il mare è una frase semplice, breve, ma che è piena di ideali, mete da raggiungere, stili di vita, di emozioni e sensazioni . Non a caso è uno degli obiettivi della Lega Navale Italiana.

Infatti il Vivere il Mare vuol dire fraternizzare con l'Amico Mare in tutti i modi: diffondendo la cultura marinaresca attraverso studi e ricerche dell'habitat marino, organizzando manifestazioni e competizioni agonistiche ed amatoriali, viaggi, escursioni e tanto altro ancora.

Descrivere cos'è "vivere il mare" non è un'impresa semplice. La risposta potremmo trovarla nel turbinio di emozioni, sentimenti e desideri che ci pervadono ed inebriano ogni qualvolta siamo di fronte ad un paesaggio marino, sensaioni che spesso culminano in proponimenti organizzativi.

Purtroppo, come spesso accade quando si ha a che fare con gli elementi della natura, anche il mare può essere fonte di rischi e di pericoli.

Perciò occorre cercare di conoscerlo, rispettarlo e a volte anche temerlo, in modo da mettere in atto tutto quanto necessario per la sicurezza e per la tutela della vita propria ed altrui.

Un concetto, questo, che è sempre vivo e presente in tutti gli ambiti e le attività marine, partendo dalla semplice balneazione costiera alle immersioni, dalle crociere singole a quelle commerciali, fino alle competizioni nautiche motoristiche e veliche, siano esse agonistiche o amatoriali.

Le competizioni rappresentano un momento molto particolare del vivere il mare. Grazie alla presenza degli sponsor le regate agonistiche sono molto curate, vi partecipano imbarcazioni dotate di sofisticati sistemi di sicurezza e a bordo gli equipaggi sono composti da marinai professionsti.

Le competizioni amatoriali, invece, sono in genere organizzate per il puro divertimento e con l'equipaggio ed i mezzi disponibili . Ciò vuol dire che le imbarcazioni non hanno sempre gli stessi standard costruttivi e le dimensioni di quelle agonistiche, ma semplicemente rappresentano il naviglio posseduto dai partecipanti diportisti. E l'equipaggio non è costituito da atleti professionisti ma bensì da insegnanti, impiegati, professionisti, ferrovieri, commercianti ecc. tutti accomunati dalla grande passione per il mare. Parimenti, i mezzi di soccorso destinati all'assistenza e al soccorso durante le regate "amatoriali" hanno una tipologia più "diportistica" che di "search and rescue".

La ricchezza di queste manifestazioni è rappresentata dalle grandi doti di sportività dei partecipanti e dal desiderio di vivere il mare in amicizia, nell'ambito del proprio sodalizio, ma non solo.

Tutto ciò noi della Lega Navale di Agropoli lo viviamo da decenni in occasione delle regate e dei campionati programmati insieme alla Federazione Italiana Vela e anche nelle manifestazioni a carattere locale, tutte organizzate con competenza dai dirigenti ed appassionati velici della nostra sezione, tra mille difficoltà ma con dedizione e passione.

Uno degli aspetti particolarmente curati è senz'altro il soccorso l'assistenza alle imbarcazioni e ai regatanti, poiché gli imprevisti e le emergenze si presentano senza preavviso e possono mettere a rischio la sicurezza o addirittura la vita degli equipaggi delle imbarcazioni in regata. È per questo che nelle

© Vito Caputo

© Vito Caputo

nostre manifestazioni cerchiamo di pianificare al massimo le operazioni di assistenza e soccorso, in modo da essere sempre pronti ad affrontarle e gestirle al meglio delle nostre possibilità.
A conferma di ciò è quanto si è verificato questo autunno durante la regata della VIII edizione di "Vela d'Autunno. Torneo Velico Nino Rainis". Iniziata con condizioni e previsioni meteo marine non particolarmente avverse, intorno alle 13.00 la situazione è improvvisamente peggiorata, con raffiche di vento e moto ondoso in rapido aumento. Alcune imbarcazioni si sono ritirate in tempo, altre hanno chiesto assistenza per rientrare in porto a causa di problemi di malfunzionamento del motore. All'improvviso sul canale VHF 72 usato durante la regata come canale di servizio, viene data notizia del disalberamento di una delle imbarcazioni in gara, peraltro di buona costruzione, in ottime condizioni e con un equipaggio ben formato e comandato da persona esperta. Per prestare soccorso il Comitato di Regata ha disposto l'immediato invio invio sul posto della barca Rossella, già in assistenza sul campo di regata, ed ha avvisato dell'accaduto la Guardia Costiera di Agropoli che ha disposto l'immediata uscita in mare di una motovedetta, restando in contatto radio.
Un'imbarcazione che disalbera con condizioni meteo marine sfavorevoli merita molta attenzione nei soccorsi poiché può rappresentare una evenienza potenzialmente pericolosa per l'imbarcazione stessa ma soprattutto per l'equipaggio.
Quando la motovedetta della Guardia Costiera e barca Rossella hanno raggiunto l'imbarcazione in avaria hanno constatato che fortunatamente a bordo non c'erano feriti e che il comandante e l'equipaggio, con notevole perizia e sangue freddo, hanno ben gestito l'evento riuscendo a liberare la barca dall'albero rotto.
La Guardia Costiera è stata molto attenta nel valutare la situazione ed ha scortato fino all'ingresso del porto di Agropoli l'imbarcazione disalberata che intanto era riuscita a riprendere la navigazione con il suo motore.
A posteriori possiamo dire che questo evento avrebbe potuto facilmente creare danni a mezzi e soprattutto alle persone coinvolte, e se un pizzico di fortuna non guasta mai è altresì importante dire che l'organizzazione per l'assistenza e soccorso in mare nelle regate veliche della Lega Navale di Agropoli ha superato brillantemente il test. Certamente questo episodio ha arricchito il nostro bagaglio di esperienza e permetterà a tutti noi, soci della Lega Navale di Agropoli e ospiti, di vivere il mare in maggior sicurezza anche se sempre in un clima goliardico, di amicizia, di ludica competitivà e con tanta serenità.
Un grazie molto sentito va al Comandante, agli ufficiali, ai sottufficiali e ai marinai della Guardia Costiera di Agropoli per la loro presenza e per ciò che fanno per la salvaguardia e la sicurezza della vita in mare, lavorando anche per noi diportisti giorno e notte e spesso in condizioni meteo marine da brivido.

PAOLO **ROCCA COMITE MASCAMBRUNO**

L'ELOGIO FOLLE DEL MARE

Pensieri scritti di getto

Credo che le giornate in mare rappresentino un po' lo specchio della propria esistenza, della propria maturità, delle affermazioni lavorative e degli affetti stessi.
La mia vita forse ne è un esempio e, credo, potrebbe esserlo per ciascuno di quelli che, come me, vivono con il mare negli occhi, nelle narici, nel cuore.
Ho sempre associato i miei pensieri, i miei sogni, i miei stessi desideri a contesti e scenari dove fosse presente il mare. Ricordo anche il periodo creativo da musicista, quando scrivevo canzoni, le musicavo, e in ciascuna di esse c'era sempre una frase, un intero periodo, addirittura tutta la stessa canzone che parlavano del mare.
Ricordo frasi delle mie canzoni come "sono qui sulla riva e guardo la luna" oppure "laggiù dove il sole e il cielo, si confondono nel mare", e ancora "vorrei vedere ciascuna di queste onde leggere riflettersi nei tuoi occhi per potermici tuffare ogni istante".
Altri tempi, alti modi, altri sogni. E proprio questo è il punto!
Quanto tempo trascorso sulla scogliera del porto di Agropoli, quanti pomeriggi trascorsi ad aspettare il tramonto, quanto romanticismo e quanta poesia.
Ma poi il lavoro, la famiglia, gli affetti. E tutto il tempo per il mare diviene quasi rubato, le uscite in barca si riducono e quasi gli impegni della Lega Navale servono ad avere lo stimolo a correre ad Agropoli per vivere la barca... per viverlo davvero il mare. Come se servisse una scusa, un obbligo morale a cui aggrapparsi per raggiungerlo, il mare.

Eppure il mare ne è consapevole, ha un'anima, è così. Ci circonda, assorbe le nostre sensazioni e, consapevolmente, aspetta i nostri ritardi, subisce i nostri distacchi, pazientemente cosciente di quanto sia sempre più "complicato" raggiungerlo e dedicargli il tempo che merita.
Forse, quasi rapito in questo pizzico di melanconia marinaresca, ne riconosco una personalizzazione reale, il suo essere quasi paterno, ospitale e allo stesso tempo reverenziale.
Con lui c'è sempre un abbraccio immenso, sa cullarti, liberandoti da ogni peso, ogni angoscia.
Ti offre sempre un orizzonte nel quale perderti e ti regala quei riflessi di luce e quei silenzi per ritrovarti davvero. Perché ci aiuta ad essere parte dell'immenso che ci circonda, regalandoci però quei silenzi e quella solitudine che i nostri ritmi non ci insegnano più ad apprezzare. In fondo nelle nostre città, nei nostri uffici, siamo pieni di gente, conoscenti, anche amici oltre che colleghi. Eppure siamo forse soli. Ma, nonostante questo, i rumori interiori ed esteriori non ci regalano questi silenzi, non ci aiutano ad ascoltarci, non ci permettono di ritrovarci.
Il mare questo lo sa, sa aiutarci, sa regalarci ciascuno di questi istanti, sa zittirci in questi silenzi da navigatore solitario e sa permetterci di ritrovarci ogni volta.
Ma non è solo questo il mare. Come un padre vero sa raccogliere i nostri ondeggiamenti leggeri, ma sa controllarci e sa capire quando il nostro ego sta crescendo tanto, forse troppo.
E proprio come un buon padre che sa amare, ma che sa anche farsi rispettare, per insegnarci il rispetto quotidiano dei ruoli, il mare sa ricordarci quando le nostre sfide sanno farsi troppo audaci.
E sa limitarci, riportarci a terra, equilibrarci.
Del mare, ad esempio, i pescatori e le persone che ci vivono, parlano sempre con un rispetto che trasuda di riverenza pura! "Per mare non ci sono taverne" mi ricordava sempre mio nonno e mi ritornano alla mente le volte (poche per fortuna) nelle quali il mare mi ha ricordato la sua incontrollabilità, la necessità del rispetto dei limiti. E c'è anche una filmografia molto ricca in merito. Basti pensare all'ormai ventennale Titanic, piuttosto che il più recente (e da me molto apprezzato) "La tempesta perfetta". Alla fine il mare sa farci vincere solo se lo decide lui, mai altrimenti.
Non potrei mai trovare termini esaurienti per descriverne tutte le caratteristiche, del mio adorato mare.
Perché è misterioso, proprio perché non so mai comprenderlo fino in fondo, non so prevederne ogni scenario, non so sapere come andrà a finire se non ne rispetto le regole, gli avvertimenti. È misterioso anche perché sa soffrire, quasi incurante del male che gli facciamo.
Lo sporchiamo, lo solchiamo incuranti di lui, ne avveleniamo l'habitat e anche il volto. Eppure resiste, quasi inspiegabilmente, e riesce sempre a restituirci tutto quanto non gli serve.
È vivo, respira, si gonfia, si riposa. Sa offrirci accoglienza, riparo, silenzio. Sa sfamarci. È grazie alle sue acque che, con la pioggia prodotta dalla sua evaporazione, ogni angolo della terra abitata risulta ancora vivibile.
È mutevole nell'aspetto, attraverso l'arcobaleno dei suoi colori, l'oscillare della sua temperatura, gli habitat diversi che sa costruire.
È creativo, perché sa costruire disegni, geometrie, case e intere città con i nostri rifiuti che possono essergli utili.
È austero, per tutte le volte che osiamo sfidarlo incurante dei suoi avvertimenti.

È sincero perché non ci inganna mai, siamo noi a volte che siamo incapaci di ascoltarlo, seguire i suoi insegnamenti, stare attenti alle sue indicazioni e i suoi avvertimenti.
E poi lui c'è sempre, proprio come le osservazioni dalle quali ero partito.
Quando siamo bambini i nostri genitori ci accompagnano lì per tanti motivi. Ci fa bene, la sua aria e le sue onde piccole ci aiutano a controllare i nostri movimenti, a conoscere il nostro corpo. Le sue rive stimolano la nostra creatività, permettendoci di giocare, costruire, distruggere per ricostruire ancora.
Quando siamo adolescenti e studenti aspettiamo le vacanze per tornare da lui ed è proprio lui ad essere teatro dei nostri primi amori, delle nostre passioni e delle nostre imbranataggini da adolescenti.
Sulle sue rive o su una barca piccola poggiata sulle sue acque spesso ricerchiamo una carezza o il nostro primo bacio.
E poi magari diveniamo genitori e non vediamo l'ora di viverlo con i nostri figli, sentendoci improvvisamente grandi quando insegniamo loro a nuotare.
Poi il lavoro ci assorbe come gli impegni di una famiglia sempre più esigente e ce ne allontaniamo un po', senza mai smettere di amarlo, raggiungendolo appena possiamo. È in questo periodo forse che lo apprezziamo di più, perché ci manca nella sua essenza più profonda, in quel dialogo continuo che chi ha imparato a conoscerlo, aspetta ogni giorno.
E allora aspettiamo di crescere ancora, perché le nostre tempie bianche e i nostri amori vicini possano riposare sulle sue rive, apprezzandone una volta ancora il silenzio, l'abbraccio caldo, la dolce musica delle sue onde leggere che all'alba si infrangono sulla scogliera.
È passata una vita, eppure per lui che esisteva prima di noi e che sopravvivrà a noi, speriamo, per tante generazioni ancora, è ancora lì a guardarci aspettandoci.
Non smetterò di elogiarlo, di raccontarlo, di insegnarlo a quei figli che magari un giorno avrò, perché il mare sa essere nostro padre, nostro fratello, nostro figlio e tutto questo insieme.
Perdonaci se non riusciamo sempre ad ascoltarti e grazie, perché tu, invece sai ascoltarci sempre.

ALFONSO **MIGNONE**

ORDINATIO NOVORUM PORTUUM

La lungimiranza di un Imperatore

Federico II di Svevia ha giocato un ruolo fondamentale nella definizione della governance dei porti del Mezzogiorno. Tale passaggio fu accompagnato dalla ristrutturazione degli scali esistenti e dalla costruzione o dall'ampliamento di nuovi porti. Il 5 ottobre 1239 venne emanata l'*Ordinatio novorum portuum per regnum ad extrahenda victualia,* con oggetto la specializzazione di 11 porti e la nomina di *custodes portuum e notarii.* La politica portuale di Federico II è accompagnata anche da una visione di sviluppo, che lega fortemente i territori, le vocazioni produttive ed i commerci in un sistema logistico con una defiscalizzazione che ricorda le odierne Zes (Zona economica speciale).

Come è noto Federico II Hohenstaufen fu Re di Sicilia, Duca di Svevia, Re dei Romani, Imperatore del Sacro Romano Impero e Re di Gerusalemme, ricordato per le sue imprese militari, per la sua grandezza di governante e legislatore, nonchè per la sua eccezionale cultura, e fondatore, tra l'altro, nel 1224, dell'Università degli Studi di Napoli, prima università laica e statale del mondo, che oggi porta il suo nome. In questo volume emerge l'inedito ritratto di sovrano illuminato attento anche alla regolamentazione e al rilancio delle attività marinare.

Il Regno di Sicilia, in posizione baricentrica nel Mediterraneo, aveva bisogno di una legislazione portuale e Federico II apportò sostanziali migliorie alla legislazione marittima normanna, riordinandola e innovandola. L'Imperatore comprese il ruolo strategico dei porti perché funzionale ad uno Stato che aveva assunto il pieno controllo dell'economia e ne "specializzò" le funzioni collegandoli alle masserie dando vita così a primordiali piattaforme logistiche integrate.

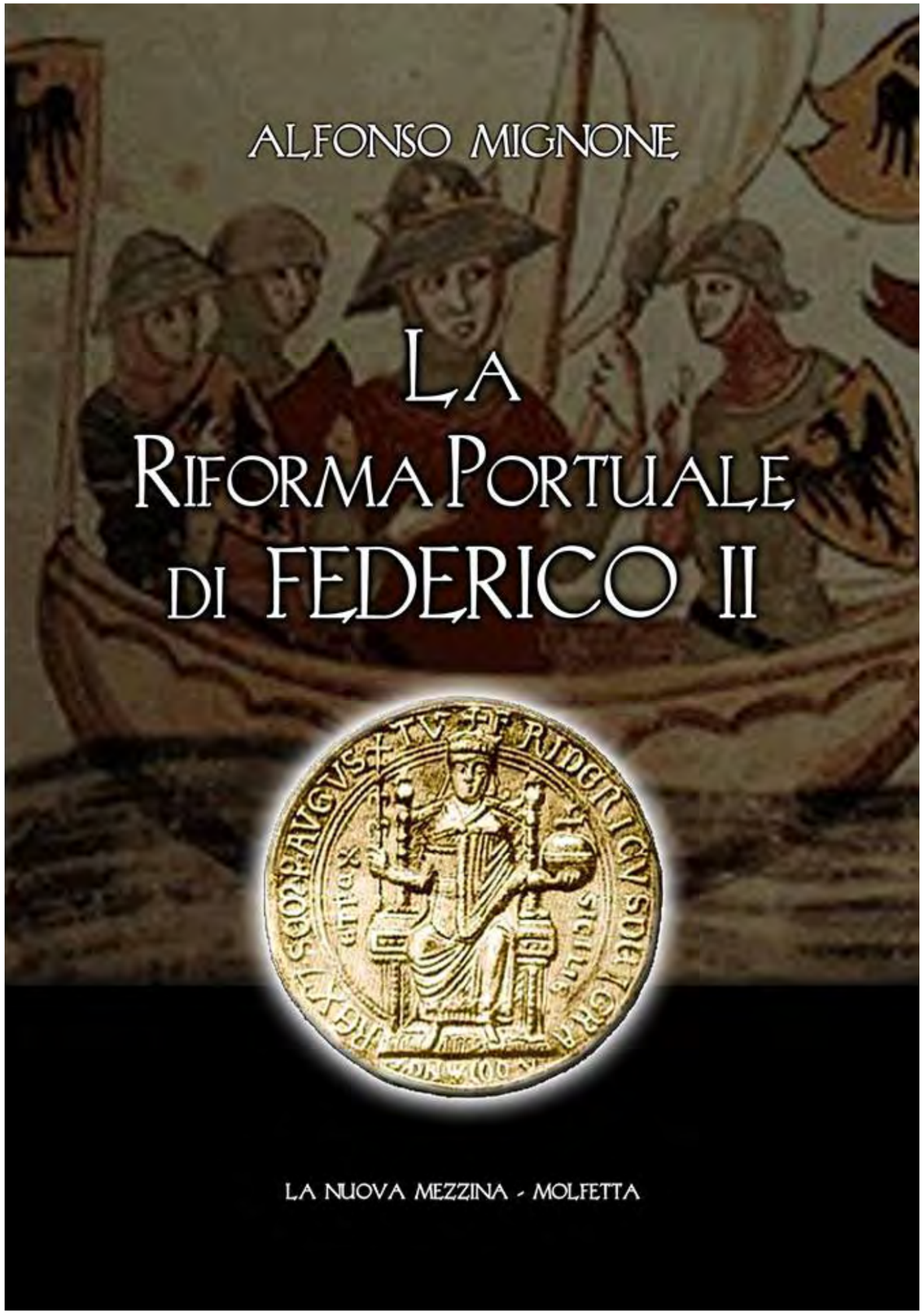
Da porti e dogane l'Impero traeva laute entrate grazie ad un commercio marittimo sempre più fiorente, soprattutto di cereali e sale in cui la Sicilia costituiva il centro di produzione e la Puglia la Porta d'Oriente per il traffico in export.

Furono "ordinati" 11 porti, di cui alcuni ampliati con la realizzazione di nuove darsene, e costruiti scali del tutto nuovi: alla foce del Garigliano, a Vietri, a Pescara, a Metaponto, ad Augusta e a Trapani.

Responsabile periferico di ogni scalo era il *Magister Portulanus*, coadiuvato localmente dai *Custodes portuum*, affiancati da notarii che dovevano curare la registrazione scritta di tutti gli atti relativi alla gestione. Dei nomi dei funzionari imperiali abbiamo memoria grazie ad un'eccezionale documento che ci è pervenuto, l'*Ordinatio novorum portuum* del 1239, che ne contiene l'elencazione.

Venne creata un'amministrazione statale della navigazione , nella quale si distingueva la figura del Grande Ammiraglio. Da lui dipendevano i singoli Ammiragli, con giurisdizione territoriale. Essi sovrintendevano alla realizzazione della flotta regia, da guerra e da commercio, alla corretta caricazione dei bastimenti, combattevano la pirateria, esercitavano giurisdizione civile e penale, e in genere erano competenti su tutta l'economia marittima. Rilevanza non minore avevano i fundicarii, sovrintendenti alla percezione dei diritti doganali.

Con lo *Stupor Mundi* l'economia marittima ebbe grande impulso, con un incremento occupazionale estremamente benefico per la popolazione dei luoghi di mare ed anche di paesi dell'interno dove si produceva il legname per la costruzione del naviglio.



LO SCATTO D'AUTORE

FOTO DI AINHOA SANCHEZ/VOLVO OCEAN RACE