ACQUA MARINA

Numero 12
Solstizio d'Inverno
21 dicembre 2018

www.leganavaleagropoli.it

ANDREA BRIGATTI
CADAMÀ

CAMBIAMENTI CLIMATICI
UN PROBLEMA DA AFFRONTARE

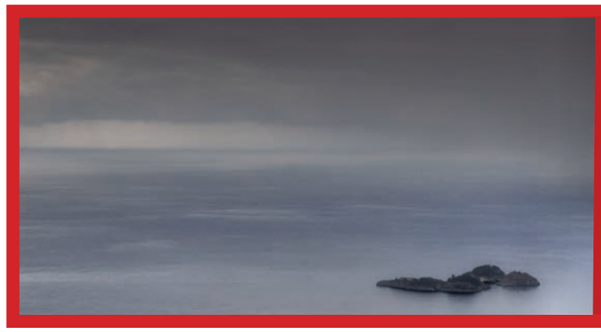
CIRCOLI STORICI
IL CLUB NAUTICO DELLA VELA

LA PESCA
TRA PSICOLOGIA E MITO

DIPORTO NAUTICO
APOSTILLE

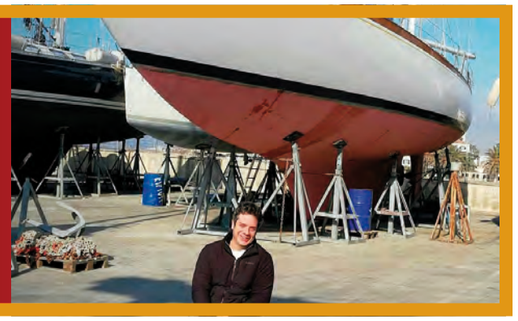
Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana Sezione di Agropoli - Distribuzione gratuita

INDICE



PRIMA PAGINA
di Antonio Del Baglivo
RIFLESSIONI SU...
PAG. 4

IL PROGETTO
di Simona Merlo
CADAMÀ
PAG. 8



L'AMBIENTE
di Rosa Palumbo
CAMBIAMENTI CLIMATICI
PAG. 22

CIRCOLI STORICI
di Giulio Picciallì
CLUB NAUTICO DELLA VELA
PAG. 28

ARCHEOLOGIA
di Anna Pacella
PESCA TRA PSICOLOGIA E MITO
PAG. 40

LA LEGGE
di Giulio Cimmino
APOSTILLE
PAG. 46

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI 50
LA RICERCA – ALESSANDRO CONFORTI 52
IL LIBRO – LUCIANO PIAZZA 56
L'ATTUALITÀ – GIUSEPPE BRANCACCIO 64
IL RACCONTO – A.R. BURGHARDT 68

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

Crediti fotografici:

Luciano Piazza: copertina, 2, 56-63
Clipper Ventures: 3
Team Cadamà: 8-21
Massimo Vicinanza: 2, 4-7, 23, 47
Gustavo Spadetta 24-25
Hadi Mizban: 27
Club Nautico della Vela: 3, 29-36, 38-39
Marcella Panetta: 36,37
Musée Archéologique de Sousse: 42
The Metropolitan Museum of Art: 44
Roy Focker: 45
Alice Cattaneo: 24, 26-27
Samuel Bollendorff: 64
Musei Vaticani: 70-71

Foto di copertina: Passaggio nello Stretto di Corinto © Luciano Piazza

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno III Numero 12 - In attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
Direttore editoriale: Antonio Del Baglivo - Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - info@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

La VitaminWater del gruppo Coca Cola ha messo in palio 100mila dollari per chi riuscirà a resistere un anno senza usare lo smartphone. Dopo aver letto questa notizia ho immediatamente pensato ai velisti della Golden Globe Race 2018, una delle più impegnative regate transoceaniche in solitario. Un giro del mondo senza scalo fatto a bordo di imbarcazioni dai 32 ai 36 piedi con chiglia lunga, senza strumenti elettronici e senza la possibilità di utilizzare telefoni satellitari o altri mezzi di comunicazione, se non per chiedere soccorso. Nove mesi di navigazione per 30mila miglia a 4,5 nodi di media, in compagnia di carte nautiche, sestante e orologio. La regata ha una visibilità mediatica prossima allo zero, pochissimi sponsor, budget ridotti all'osso e un premio finale di appena 75mila sterline da dividere fra i vincitori. Eppure ben 18 velisti hanno deciso di prendere parte alla competizione. A tutt'oggi in gara ne sono rimasti solo sei, ma a tutti quanti, dal primo all'ultimo, va la mia ammirazione.

© Clipper Ventures

© Massimo Vicinanza

ANTONIO **DEL BAGLIVO**
Presidente LNI Agropoli

RIFLESSIONI SU...
tante cose

Andare per mare, andare a vela è come essere partecipi di un ambiente immenso, anch'esso vivo. Consente una discreta libertà dal turismo di massa, forma la capacità di star bene con noi stessi e con gli altri. Molto più di uno sport, se approcciata correttamente, è una vera e propria scuola di vita. Attraverso i corsi di vela per bambini e ragazzi, o a quelli di regata e di crociera d'altura per i più "navigati", ci si rapporta con un ambiente primario della cui valenza educativa e rasserenante sono profondamente convinto. Una volta acquisita la necessaria dimestichezza ed il rispetto per il mare, il tutto diviene fascino e poesia. Il cuore del mare è un posto molto particolare, pieno di meraviglie ancora primordiali. Una bellezza così struggente e fantastica da sembrare quasi un sogno. Sospendersi a tratti dalla realtà, traguardando una linea di costa lontana decine di chilometri (o più opportunamente "miglia") si avverte la natura che respira e si manifesta. Fosse il placido ansimare di un mare calmo oppure un temporale con tuoni e fulmini che scuote la profondità dell'anima, o ancora un'alba rosata e così irreale da sembrare finta. Chi va per mare con la necessaria dose d'incanto può vivere l'autentica essenza della natura. Per chi sa "vedere e ascoltare" è come vivere in un documentario sul mondo, giorno per giorno. In mare è comune incontrare i delfini che sfidano la barca piazzandosi a prua e inclinando le teste quasi a formulare un occhiolino di riconoscimento. Dopotutto sono anch'essi mammiferi.

© Massimo Vicinanza

E quanto è bello il mare d'inverno! Quando le giornate sono chiare e il sole scalda l'aria non posso fare a meno di mollare gli ormeggi e uscire dal porto! Tante volte, in passato, andando a lavoro sospiravo guardando quella distesa luminosa. Ma poi distoglievo lo sguardo, venivo assalito dai pensieri quotidiani e mi incamminavo per cominciare un'altra giornata in ufficio. Oggi che la mia nuova condizione me lo consente cerco di non perdere le giornate un tempo sospirate. Chi vive vicino al mare può capirmi più di altri. Per chi ne è stregato, poi, il mare è bello sempre, e nelle giornate di sole invernale lo è ancora più, perché un'uscita in mare fa stare bene, dà vita e rigenera! Navigare, o semplicemente ancorarsi in una baia senza nessuno intorno, ascoltare o non pensare a niente, rilassarsi e sognare… Quando le condizioni sono proibitive è altrettanto bello osservare il tumultuoso avvicendarsi delle onde, respirare l'aria salina e l'odore primordiale di profondità scosse dagli elementi. Il mare in inverno è il luogo di contraddizioni: la tranquillità e la serenità delle giornate senza vento, la forza del mare in burrasca, il silenzio delle baie deserte, il rientro dei pescherecci nel freddo crepuscolo con gli equipaggi infagottati nell'energia di chi affronta le onde ed il vento per vivere.

A volte mi coglie una sensazione di dolce malinconia che non è tristezza, bensì è riposo dello spirito e della mente; un ristoro dai riverberi dei colori troppo accesi e prepotenti che esplodono nella "bella" stagione. I toni smorzati, nebbiosi e lattiginosi dell'aria sembrano invitare alla riflessione, a rallentare e cogliere questa essenza, meno evidente ma tanto concreta e appagante.

Il mare d'inverno è per animi forti e sognanti. Un angolo smisurato in cui ci si rifugia per pensare, cercando forse le risposte al fine di tutto, nell'orizzonte che evoca ricordi di gioie, tristezze, occasioni lasciate sfumare. Eppure, se ci si scuote dal torpore della fantasia, ci si rende conto che pur con un approccio rispettoso e sostenibile, il solo esserci impatta sull'integrità della natura e del sistema ambiente.

Tempo fa lessi un libro in cui si rifletteva sul miglior modo di salvare l'integrità dei sistemi ambientali; ebbene il concetto base su cui concordo è: "Congedarsi dalla Natura è il miglior modo per salvare l'ambiente, le nostre vite, il futuro.

L'idea di Natura è oggi tanto imperiosa quanto ingenua: liberandocene tornerà la pacatezza per ridare autenticità alla nostra esperienza umana e sociale". Sarebbe opportuno abbandonare la presuntuosa concezione antropocentrica e passare ad un approccio basato su una convivenza che sia alla pari con il resto del sistema. Ovviamente né io, né altri ne saremo capaci, continueremo ad assolverci rafforzando nell'intimo che le nostre immersioni, veleggiate, ciaspolate e scarpinate, se fatte in maniera ecosostenibile, non intacchino il contesto degli ambienti naturali. Chiaramente non è così. Molto potrebbero i governi assumendo regole più ferme a protezione almeno parziale della natura: regole sulla limitazione di produzione di rifiuti, limitazioni concrete sugli accessi a determinate aree, educazione ad una visione globalista in contrappunto a quella che l'uomo domina e tutto deve produrre e consumare. Chissà se ci riusciremo. La recente conferenza mondiale sul clima non ha prodotti gran risultati, non resta che sperare nella capacità di auto conservazione del pianeta e nella saggezza di un sistema maturato in miliardi di anni, Questa speranza mi/ci farà sentire meno in colpa e ci permetterà di continuare a fruire degli spazi naturali. Magari con ancor maggior rispetto.

SIMONA **MERLO**
Giornalista e scrittrice

CADAMÀ

La prima barca a vela storica senza barriere

Andrea Brigatti, armatore di Cadamà (riferimenti tecnici e news online su www.cadama.it), classe 1967, è prima di tutto un viaggiatore. Una dimensione che viene da lontano, dalla sua adolescenza: a dodici anni, insieme alla sua famiglia, ha esplorato l'Africa del Nord in auto con tenda e zaino in spalla. Un appassionato del mondo e di ciò che in esso è nascosto: luoghi lontani, paesaggi dai colori inaspettati, profumi di libertà. Così crescendo ha cercato pezzi di sé nel silenzio dei lunghi tragitti fatti in moto, e nei Paesi visitati con la sola compagnia dei suoi pensieri. In questo viaggio chiamato vita quasi nulla è prevedibile, di sicuro non lo è stato l'incidente che ha portato Andrea, il 9 luglio 2003, sulla sedia a rotelle. Eppure è successo proprio così: due persone a lui sconosciute, forse padre e figlio, nel centro di Milano che in auto discutono, probabilmente litigano. Si scambiano delle frasi che hanno distratto per pochi attimi il guidatore ma che hanno cambiato la quotidianità di Andrea per sempre.

Courtesy Team Cadamà

Courtesy Team Cadamà

ANDREA BRIGATTI, ARMATORE DI CADAMÀ

Courtesy Team Cadamà

L'EQUIPAGGIO DI CADAMÀ AL TERMINE DELLA BARCOLANA 2018

Parole che hanno causato l'impatto auto-moto, e poi il volo di Andrea sul marciapiede, e poi la rottura della dodicesima vertebra; infine il suo non poter ritornare mai più a casa: una mansarda diventata per ovvi motivi il primo luogo non accessibile.

Ma Andrea è un viaggiatore, lo ha nel sangue, è un richiamo a cui non sa e non può resistere, che gli ha segnato l'anima. Lotta, e a poco a poco ritrova la complicità della natura, della montagna con i suoi morbidi pendii innevati e del mare dove, per dirla con le sue parole: "...il silenzio è interrotto soltanto dallo sciabordio delle onde".

Riaffiorano con forza le sue passioni e dagli sci alla vela Andrea riprende a fare sport e a viaggiare, questa volta accompagnato dalla sua famiglia (oltre ad avere a fianco una donna fantastica, Andrea ha due bellissimi ragazzi ed una figlia splendida) e dalla necessità di cambiare le cose per chi come lui si sente un po' prigioniero della carrozzina. Nasce così, da questa intuizione coraggiosa e dall'incontro con altri amanti del mare costretti anche loro su delle sedie, il progetto Cadamà, la prima barca a vela classica senza barriere. Questo splendido veliero, un Ketch in legno (mogano per l'opera viva, iroko per l'opera morta e teak per la coperta) vede la luce nel 1971 nei Cantieri Navali di La Spezia – Beconcini da un progetto di Laurent Giles per volere del Tycoon Albino Buticchi; è lungo 22 metri e largo 5, pesca 2,30 metri ed ha una stazza di 48 tonnellate con una linea al contempo confortevole ed elegante. E, soprattutto, è oggi completamente accessibile. Andrea lavora su Cadamà dal 2014 e si può dire che ha concretizzato parte di un grande sogno: ha trasformato una barca d'epoca in un mezzo fruibile da tutti, da chi ama la vela e vuole regatare a chi ha bisogno di godersi il mare con i propri cari per evadere dalle difficoltà quotidiane.

Cadamà d'inverno è a Riva di Traiano, a Civitavecchia, uno dei punti più belli del litorale laziale a poca distanza da Roma con alle spalle i suggestivi monti della Tolfa; mentre durante i mesi caldi della stagione estiva naviga nelle acque del Nord-Est della Sardegna da dove si può spostare in tutto il Tirreno. Ma Cadamà è molto di più di una semplice barca a vela a noleggio:

Courtesy Team Cadamà

IL BAGNO DELLA CABINA DI POPPA CON LO SCIVOLO PER LA CARROZZINA

Courtesy Team Cadamà

TUTTE LE BARRIERE ARCHITETTONICHE NELLE PARTI INTERNE DI CENTRO E POPPA SONO STATE ELIMINATE

Courtesy Team Cadamà

ANDREA BRIGATTI, MARCO ROSSATO E MARCO COLLINETTI NEL QUADRATO DI CADAMÀ

è un esempio di integrazione poiché permette alle persone con paraplegia o più in generale con disabilità di potersi impegnare nella navigazione a vela ponendosi alle manovre e persino al timone anche per crociere di più giorni. Le manovre sono vecchio stampo con winch senza selftail e gallocce al posto degli strozzascotte; tutto ciò spinge l'equipaggio a creare dei rapporti di fiducia all'interno di un'integrazione reale, unica, in cui è fondamentale conoscere i propri limiti e quelli degli altri e sapersi relazionare in modo positivo.

Dotata di una cabina armatoriale a tutto baglio con tre letti e bagno annesso e due cabine ospiti con loro bagno, Cadamà può accogliere fino ad un massimo di nove ospiti garantendo la fruibilità di ben quattro persone in sedia a rotelle e tre membri dell'equipaggio alloggiate nella cabina a prua. Grazie ad una serie di "gusci", peculiare innovazione tecnica della barca, le persone con disabilità fisica possono godersi il mare e la navigazione in maniera attiva poiché hanno la possibilità di stare alle manovre in modo stabile e sicuro. A partire dal porto, essere fisicamente su una barca per Andrea è sinonimo di felicità: mentre si veleggia non esistono barriere, scalini, limiti fisici ma questo senso pieno di benessere manca di profondità se non si condivide, se non si creano anche agli altri quelle opportunità di espressione e di libertà. L'empatia non deve essere una parola portatrice di concetti negativi e non deve avvicinare per pietà o compassione. La forza dell'immedesimazione dovrebbe fare da traino a chiunque cerchi il bello dentro le cose, e il bello per Andrea è navigare con gli altri, per gli altri, sulle note di una playlist ampia e insolita che tocchi tutto, dal rock alla musica classica, senza però mai coprire il rumore del proprio viaggio.

Tra le ultime soddisfazioni sportive, il team di Cadamà ha conquistato il terzo posto nella categoria Maxi-Crociera alle regate che hanno avuto luogo dal 5 al 14 ottobre 2018 a Trieste durante la Barcolana 50. Su 2689 barche al via, Cadamà è arrivata al 206esimo posto, al 105esimo posto nella categoria barche da crociera, e, per l'appunto, terzi di categoria (i risultati si trovano ancora online su www.barcolana.it/classifica).

Lo stesso Andrea, felice del premio ritirato il 2 dicembre al Politeama Rossetti a Trieste, ha raccontato qualcosa in più sui progetti futuri: "Cadamà è l'unico Maxi (superiore ai 70 piedi) d'epoca al mondo a regatare con un equipaggio misto di professionisti abili e non abili. Abbiamo ottenuto

Courtesy Team Cadamà

DURANTE LA BARCOLANA 2018

Courtesy Team Cadamà

IN REGATA

Courtesy Team Cadamà

APRILE 2018: ANDREA BRIGATTI AL TIMONE DEL SUO 72'
A LIVORNO DURANTE LA SETTIMANA VELICA INTERNAZIONALE

Courtesy Team Cadamà

AL TERMINE DELLA BARCOLANA 2018

Courtesy Team Cadamà

L'EQUIPAGGIO DI CADAMÀ I TIMONIERI SBANDATI ALLA SETTIMANA VELICA INTERNAZIONALE CITTÀ DI LIVORNO

Courtesy Team Cadamà

IN NAVIGAZIONE CON LA FAMIGLIA - SARDEGNA DEL SUD, 2017

Courtesy Team Cadamà

CON MARCO ROSSATO AL TIMONE DURANTE LA BARCOLANA CLASSIC 2018

ottimi risultati sia alla Barcolana che alla Barcolana Classic, ma non ci fermiamo qui. Noi abbiamo un duplice impegno da portare avanti: il primo è quello di continuare l'attività di charter per persone in carrozzina e per le loro famiglie; il secondo, altrettanto importante, è quello di promuovere l'idea di normalità della vita nonostante le paraplegie, affrontando il Circuito delle Vele d'Epoca del Mediterraneo".

A far parte della squadra "carrozzata", come la definisce Andrea, durante la Barcolana 50, Marco Collinetti, paralimpico vela in 2.4 e Marco Rossato, il primo velista in sedia a rotelle che ha compiuto la circumnavigazione dell'Italia su un trimarano con la sola compagnia del suo cagnolino Muttley (dal 22 aprile al 22 settembre 2018).

"Su Cadamà – continua lo skipper Brigatti – l'integrazione tra disabili e abili è una realtà non solo possibile ma necessaria al fine di raggiungere obiettivi importanti. Nel prossimo futuro ci saranno di certo nuove avventure, con Marco (Rossato ndr.) miriamo all'espansione della flotta de "I Timonieri Sbandati" (i dettagli dell'associazione sul sito istituzionale www.itimonierisbandati.it).

Cadamà, patrocinata da Assonautica, è infatti sostenuta dall'associazione sportiva dilettantistica "I Timonieri Sbandati" di cui Marco Rossato fa parte; obiettivo principale dell'ASD è avvicinare le persone con disabilità al mondo della vela in tutti i suoi aspetti, dalla derive alle crociere d'altura.

Ogni singolo membro è impegnato a diffondere l'amore ed il rispetto per il mare insieme alla consapevolezza che "il mare non ha scalini" ed è di tutti. In questa prospettiva, tramite i corsi di vela accessibili strutturati come piccole crociere, Cadamà permette agli ospiti di acquisire le conoscenze necessarie alla navigazione d'altura. Diventando consapevoli di quanto il mare possa regalare in termini di emozioni e di benefici, della libertà che la crociera da diporto assicura, chi sceglie la barca a vela inizia un percorso psicofisico positivo che nel tempo regalerà sorrisi e buonumore. Una scuola di vita vera e propria che nasce dalla sfida di un uomo e dalla sua necessità di mettere in discussione una dimensione del vivere quotidiano che gli stava stretta. Chi sceglie Cadamà non fa semplicemente un giro su una barca, ma sposa un cambiamento, condivide la rottura di quegli schemi costruiti a priori da qualcun altro in cui – arbitrariamente – è stato deciso che cosa si può o non si può fare "da seduti". La libertà del fare riguarda soltanto il singolo. Andrea Brigatti lo ha capito anni fa e ha creduto in una prospettiva diversa.

Courtesy Team Cadamà

ANDREA BRIGATTI, TERZO CLASSIFICATO CATEGORIA CROCIERA SUPER MAXI ALLA BARCOLANA 50 (2018)

Courtesy Team Cadamà

LA PREMIAZIONE PER IL TERZO CLASSIFICATO CATEGORIA CROCIERA SUPER MAXI ALLA BARCOLANA 50 (2018)

ROSA **PALUMBO**

CAMBIAMENTI CLIMATICI

Un problema reale da affrontare con fermezza

UN DROMEDARIO IN BALÌA DELLE PIOGGE TORRENZIALI LO SCORSO NOVEMBRE IN ARABIA SAUDITA

La maggiore sorgente di energia del sistema climatico terrestre è la radiazione solare che raggiunge l'atmosfera. Essa è principalmente assorbita dalla superficie terrestre, dove è distribuita tra oceano, atmosfera, suolo e biosfera, quindi viene riemessa verso lo spazio. Il bilancio di radiazione in atmosfera è determinato dalla quantità di radiazione solare in entrata e di radiazione terrestre (o termica) riemessa. Per ovvie ragioni, la quantità di energia che il pianeta riceve in forma di radiazione solare deve essere bilanciata dalla quantità di energia che esso riemette, sotto forma di radiazione terrestre. Se così non fosse, il clima della terra non sarebbe stabile.

Qualunque fattore in grado di alterare la quantità di energia che la Terra riceve come radiazione solare o la quantità di energia che essa emette come radiazione termica, può alterare il bilancio termico e, pertanto, influenzare drasticamente il clima del pianeta. Nel lontano passato, in un periodo compreso tra 10.000 e 500.000 anni fa, i cambiamenti climatici sono stati causati essenzialmente da fattori astronomici quali lo stiramento dell'orbita ellittica della terra intorno al sole e lo sfarfallamento dell'asse di rotazione terrestre che hanno determinato una variazione dell'energia solare in arrivo sul pianeta. Alle cause astronomiche sono da imputare le grandi variazioni climatiche di lungo periodo, quali le grandi glaciazioni, l'ultima delle quali risale a 25.000 anni fa.

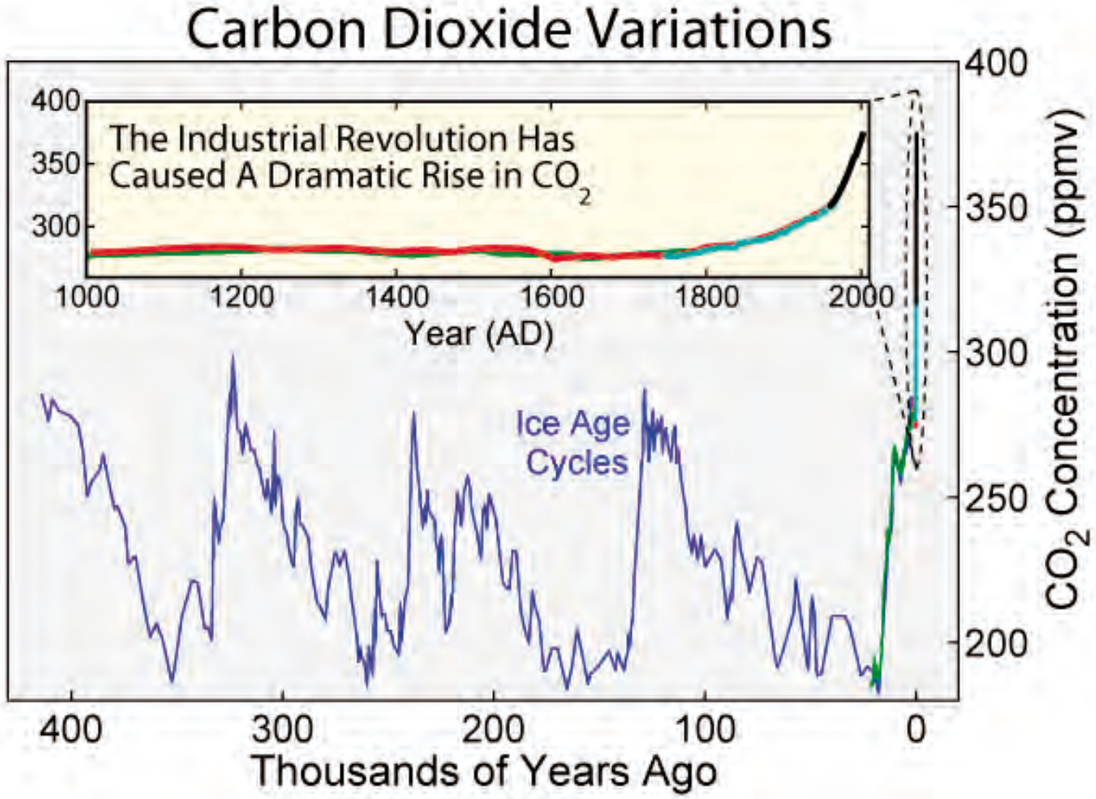
© Massimo Vichanza

SISTEMA DI RIPARTIZIONE DELLE ACQUE NELLE OASI ALGERINE, L'ANTICO METODO DI IRRIGAZIONE È SEMPRE MENO EFFICACE A CAUSA DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI

© Gustavo Spadetta

ANCHE L'ANTARTIDE SI SCIOGLIE. DAL 1996 AL 2017 IL POLO SUD HA PERSO TREMILA MILIARDI DI TONNELLATE DI GHIACCIO ED È STATO REGISTRATO UN AUMENTO DELLA TEMPERATURA DI 3°C RISPETTO ALLA MEDIA

Nel medio periodo una delle cause del mutamento climatico è da asserire alle grandi eruzioni vulcaniche. La variazione di energia solare è effetto dello schermo formato dalle polveri immesse nella stratosfera. In questo ambito rientra la piccola glaciazione che ha interessato il nostro pianeta dal 1600 al 1850.
Le variazioni climatiche dell'ultimo secolo rivelano ritmi troppo elevati e non possono ascriversi a fenomeni naturali: la causa dei mutamenti climatici dei giorni nostri dipende dall'aumento dell'effetto serra provocato dall'aumento di concentrazione in atmosfera dei gas serra (anidride carbonica in particolare ma anche ossidi di azoto, ozono, metano, CFC...), sostanze in grado di restituire alla superficie terrestre una larga fetta dell'energia persa dal pianeta.
L'aumento della temperatura del pianeta sta restituendo una maggiore frequenza e violenza dei fenomeni meteorologici che sono, purtroppo, di grande attualità ma anche la fusione dei ghiacci polari e alpini, l'innalzamento del livello degli oceani.
I dati più recenti e le simulazioni a disposizione degli studiosi prospettano per il futuro scenari ancora più inquietanti: confermano il trend in crescita della temperatura superficiale dell'intero globo e da qui al 2100 gli attuali modelli climatici prevedono un aumento da un minimo di 2° C a un massimo di 6°C, qualora venga fatto nulla per ridurre l'emissione dei gas serra.
Attualmente l'incremento della temperatura di 1° sta modificando la piovosità del pianeta, provocando da un lato disastrose alluvioni e dall'altro, vaste zone di siccità.
L'IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) è l'organo leader mondiale per la valutazione scientifica relativa ai cambiamenti climatici. Analizza i relativi impatti, i potenziali rischi futuri e le possibili risposte. Lo scorso 8 ottobre, novantuno studiosi provenienti da 40 paesi si sono riuniti nella Corea del Sud e, nel rapporto indirizzato ai decisori politici (bel termine!), hanno evidenziato la necessità di ridurre il riscaldamento globale a 1.5° entro il 2030.
Uno dei messaggi chiave che emerge con forza dal rapporto è che stiamo già vedendo le conseguenze di un riscaldamento globale di 1°C quali, tra gli altri, l'aumento di eventi meteo estremi, innalzamento del livello del mare, diminuzione del ghiaccio marino in Artico".
Mantenere il riscaldamento globale di 1,5°C rispetto ai 2°C deve essere la priorità dei Governi. La probabilità che il Mar Glaciale Artico rimanga in estate senza ghiaccio marino sarebbe una in un secolo con un riscaldamento globale di 1,5° mentre sarebbe di almeno una ogni decennio con un riscaldamento globale di 2°C.



ANDAMENTO DELLA CONCENTRAZIONE DI CO2 NELL'ULTIMO MILLENNIO CON PARTICOLARE RISALTO ALL'AUMENTO CONSEGUENTE ALLA RIVOLUZIONE INDUSTRIALE

UN QUINTO DELLA POPOLAZIONE MONDIALE SOFFRE DI SCARSITÀ DI ACQUA POTABILE; CON QUESTI RITMI SI PREVEDE CHE NEL 2025 DUE MILIARDI DI PERSONE NON NE DISPORRANNO CON CONSEGUENZE DISASTROSE SULL'AGRICOLTURA E LA MANCANZA DI CIBO CHE NE DERIVEREBBE

Le barriere coralline diminuirebbero del 70-90% con un riscaldamento globale di 1,5°C mentre con 2°C si perderebbero praticamente tutte (>99%).
"Ogni piccola quantità di riscaldamento in più ha importanza, specialmente per il fatto che un riscaldamento superiore a 1,5°C aumenta il rischio associato a cambiamenti di lunga durata o irreversibili, come ad esempio la perdita di alcuni ecosistemi".
Continuare a produrre emissioni al ritmo attuale significherebbe, da qui al 2100, un innalzamento degli oceani da 15 a 95 cm.
Nella peggiore delle ipotesi questo comporterebbe una perdita dell'1% del territorio egiziano, del 6% di quello olandese, del 17,5% del Bangladesh, oltre a sommergere numerosi atolli e isolette.
La popolazione colpita da inondazioni passerebbe da 46 milioni a 93 milioni con un innalzamento fino a 50 cm ed a 118 milioni se gli oceani si alzassero di un metro. In Italia, nel 2050, potrebbero essere a rischio alcune aree del Friuli, la laguna di Venezia e la foce del Tevere.
Gli effetti già percepibili sono estati più calde e meno piovose del passato con temporali sempre più violenti e rovinosi rispetto al passato.
Inverni più miti ma episodi temporaleschi sempre più violenti.
Non tutte le stagioni sono però cambiate allo stesso modo: in autunno, ad esempio, piove di più rispetto a trent'anni fa, ma queste piogge sono concentrate in brevi periodi, in cui sono insistenti ed abbondanti, rendendo elevato il rischio di alluvioni.
L'8 ottobre scorso a Incheon in Corea del Sud si è tenuta la Conferenza dell'IPCC dal titolo "Riscaldamento globale di 1,5°C, un rapporto speciale dell'IPCC sugli impatti del riscaldamento globale di 1,5°C rispetto ai livelli del periodo pre-industriale e i relativi percorsi di emissioni di gas serra, in un contesto mirato a rafforzare la risposta globale alla minaccia dei cambiamenti climatici, allo sviluppo sostenibile, e agli sforzi per sconfiggere la povertà". Un lungo e confortante titolo che stride fortemente con il brevissimo "COP 24" della conferenza sul clima che si è tenuta a Katowice dal 2 al 14 dicembre 2018. I segnali che ci arrivano dalla Polonia non sono affatto incoraggianti: Stati Uniti, Russia, Arabia Saudita e Kuwait non hanno recepito il documento dell'IPCC pubblicato due mesi fa. Il documento conteneva allarmi seri e precisi sui rischi derivati dall'aumento delle temperature globali.
A fronte di un aumento da contenersi in un grado e mezzo entro il 2030, come previsto dagli accordi di Parigi nel 2015.
Gli ultimi allarmanti studi parlano addirittura di una curva di temperature più vicina ai 3 gradi centigradi.
Se non cambiano le posizioni e non si recepisce a pieno il documento ci troveremo dinanzi ad una catastrofe che avrà come vittima milioni di vite umane.
Vi è frustrazione da parte dei rappresentanti (e delle persone di buon senso) che ritenevano questa conferenza l'occasione per una svolta epocale alla lotta al global warming.

GIULIO **PICCIALLI**
DELEGATO ALL'AREA
COMUNICAZIONE CNV

CLUB NAUTICO DELLA VELA

Al Borgo Marinari dal 1901

Il Club Nautico della Vela fu fondato nell'estate del 1901 ai piedi dell'antico Castel dell'Ovo di Napoli.
Nasceva in seguito alla scissione dal R.Y.C.C. Savoia, a causa della disparità di vedute sul sistema di voga.
A campeggiare il gruppo di dissidenti Eugenio Simeone, Augusto Gandais e Francesco Dresda, alla cui protesta aderì immediatamente, tra gli altri, quel Michele Massa che avrebbe rifiutato la carica di presidente pur di non accreditarsi come il più anziano tra i Soci fondatori del Club.
La vicenda fu ricostruita con accenti sapidi dal corsivista de "il Propagando", in un Moscone che reca la data del 16 agosto 1901.
Il Club nacque quindi per l'attività remiera e fu con un atto di coraggio che i suoi fondatori iniziarono a farla con una sola imbarcazione, un vecchio Jole a quattro da allenamento.
Nel 1902 il Nautico si affermò ai Campionati Meridionali aggiudicandosi la vittoria in varie categorie.
Questo esordio e le prime vittorie a livello Nazionale gli permisero di guadagnarsi il merito di rappresentare l'Italia ai campionati Europei in equipaggio misto Libertas – Nautico.
Tuttavia, sebbene caratterizzata da risultati agonistici molto gratificanti, l'attività remiera del Nautico durò solo pochi anni poiché terminò nel 1906. Mentre, proprio allora, si sviluppò l'attività velica.

Il pomeriggio di domenica ultima fu pieno di emozioni per il Borgo Marinaio a Santa Lucia nuovo.

Fin dal mattino un insolito viavai annunziò a quella pacifica gente che qualche cosa di straordinario dovesse avvenire durante la giornata: difatti alle ue e mezzo in un locale modesto anzichenò fu inaugurato solennemente e rumorosamente il Club Nautico, *il che — dopo lo sciopero dei tramvieri — resta l'avvenimento più solenne della settimana.*

Sotto la presidenza provvisoria di Michele Massa, risultato, dopo grandi sudori, il più anziano dei presenti ad onta delle sue proteste, fu iniziata per bocca di Augusto Ercole Barbati, fungente segretario la lettura dello statuto la quale (lettura) generò un vero e continuo duello oratorio tra il presidente provvisorio Michele (che è pure avvocato) Massa e il guerriero antico Ciampollo presso il quale notammo il profilo ellenico dell'avvocato Leone Adolfo Senigallia. Molto commentato, in senso favorevole, il silenzio glaciale di Eugenio Simeoni che ho l'onore di presentare ai lettori.

Eugenio Simeoni

Alla fine, per acclamazione, fu eletto vice presidente del nuovo circolo Ciccillo Desda, che può dirsi l'eroe della giornata; ma egli modesto in tanta gloria, pensava solamente a offrire champagne *agli intervenuti con grande gioia di Fritz Curoni e di Pasqualino Pica che ne fecero scempio. Il secondo specialmente non poteva in nessun modo dissimulare lo interno compiacimento per la sua elezione a membro (del consiglio direttivo). In ultimo non mancò un applauso e un battesimo ad Augusto Gandais il forte e simpatico campione di questo mondo.*

Brillarono per la loro assenza i soci Marcello Orilia, Francesco Barberio e l'atleta Marco de Marco, scambiato ultimamente a S. Agata per un monaco di quel convento. Notata la presenza del socio Consalvo Summonte nuovo sportman ma antico fari-nella partenopeo.

Francesco Desda

Si scusarono con lettere e telegrammi aderendo a quanto avrebbe deliberato l'assemblea: Augusto Cacace, Giovannino Pagliano e qualche Pitterà.

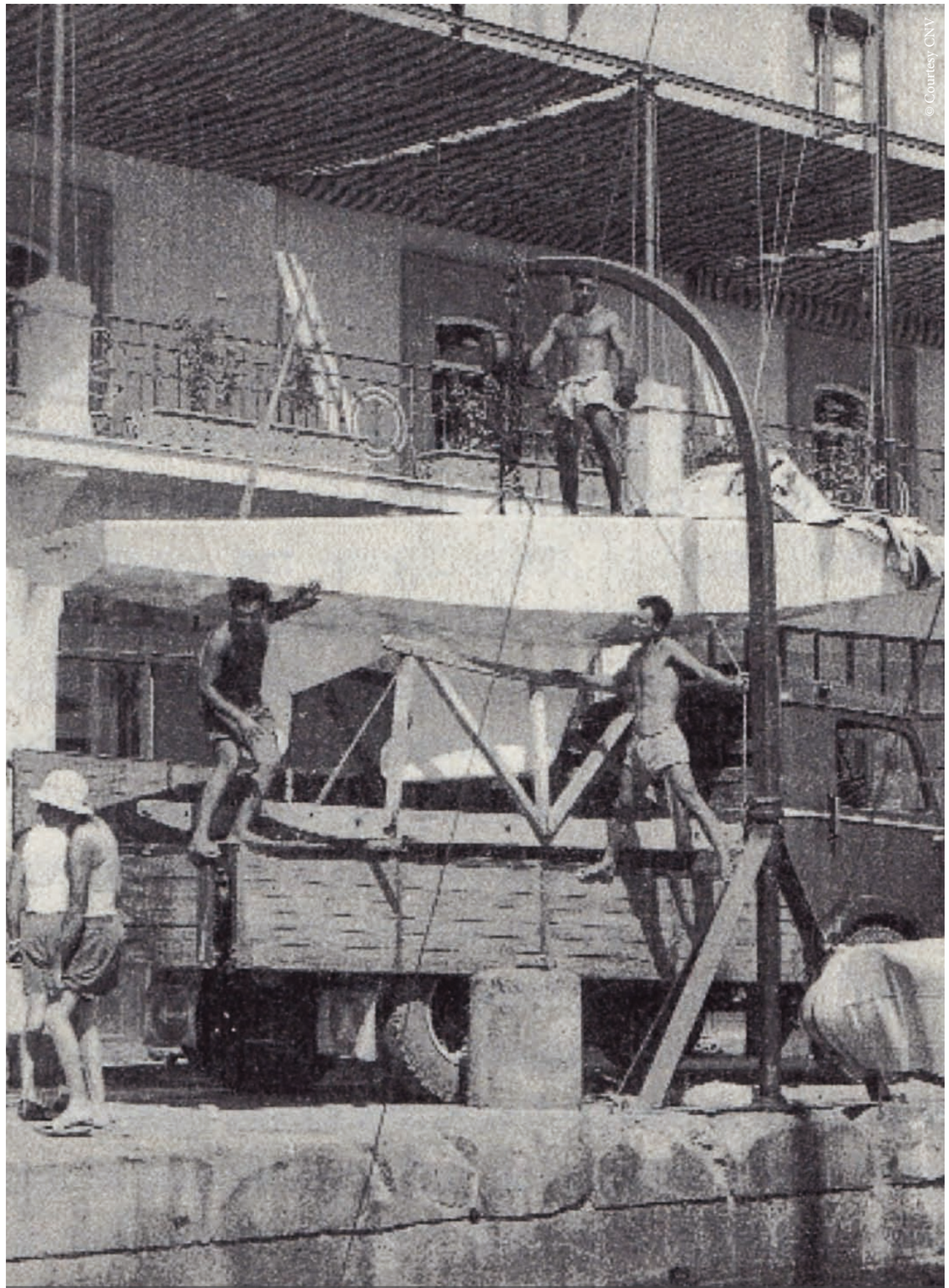
(da « il Propagando » n. 33 del 16 agosto 1901).

© Courtesy CNV

IL DUE BARBATI -STOLTE, CAMPIONI D'ITALIA NEL 1902, 1903 E 1904

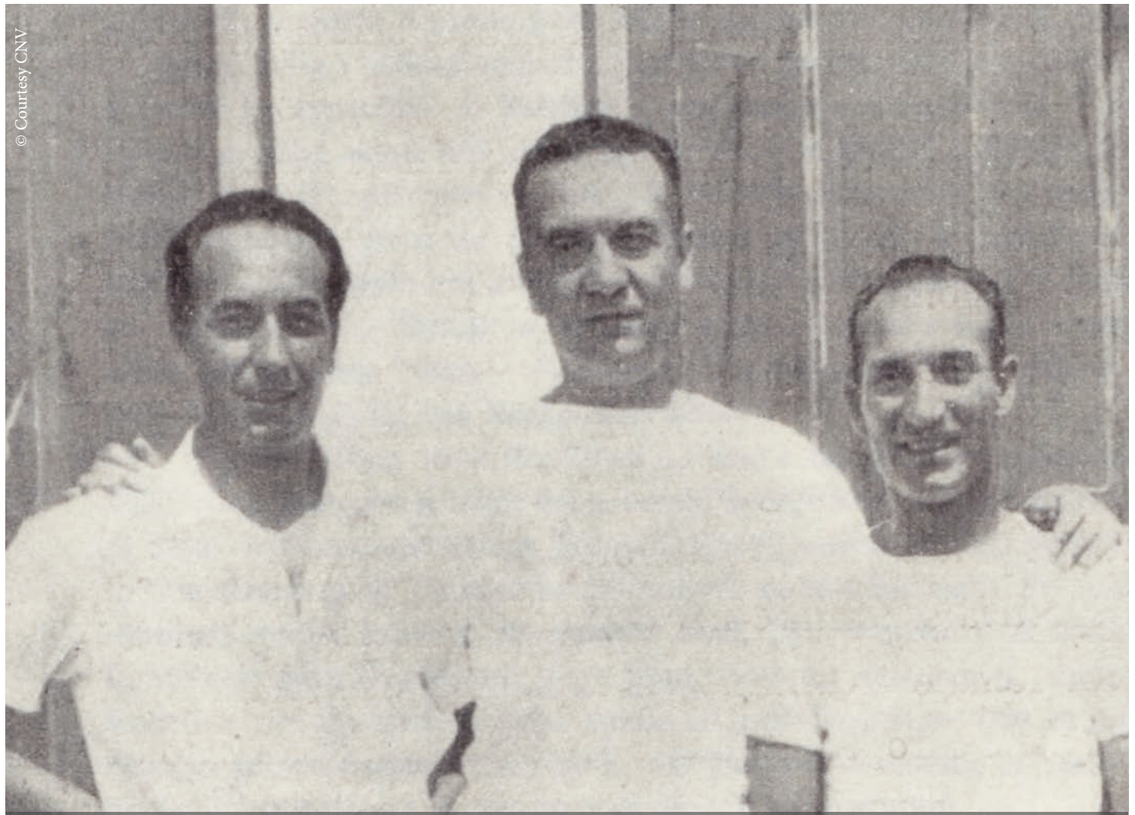
© Courtesy CNV

IL QUATTRO DI COPPIA "GUÈ GUÈ": AUGUSTO BARBATI, LUIGI STOLTE, CORRADO PETTERUTI E OMERO BYNGTON COL TIMONIERE MATTIOLI



PRELIMINARI PER IL VARO ALLA BASE NAUTICA DEL CLUB NAUTICO DELLA VELA

Le prime imbarcazioni furono rappresentate da due monotipi fatti costruire nel 1903 a Piano di Sorrento.
Presto però si procedette all'acquisto del panfilo "Grace", un cutter di 11 tonnellate costruito a Wyvenhoe in Inghilterra.
La barca fu acquistata per partecipare alle regate indette dal R. Circolo Italiano della Vela nel Golfo di Napoli, in occasione delle quali si aggiudicò la vittoria in entrambe le manifestazioni organizzate. Era l'estate del 1905.
Il Club Nautico avviò una particolare iniziativa che costituisce oggi una tradizione: l'attività velica femminile, che ebbe la sua antesignana in Nora Bergstrom con le vicende della "Coppa Sportiello" e che trovò particolare sviluppo con la propaganda tra le universitarie napoletane.
Le due grandi guerre e il peso grave del fascismo non consentirono lo sviluppo dell'attività sociale durante quel periodo ma il Nautico, pur con qualche battuta d'arresto, riuscì ad affacciarsi alla seconda metà del secolo.
Gli anni dal 1948 al 1950 videro un'attività molto intensa con la partecipazione a varie manifestazioni significative fra cui, nel 1948, i campionati Mondiali di "Stelle" in Portogallo, dove un equipaggio del Nautico si classificò 17°. Sempre lo stesso equipaggio vinse nel 1948 il titolo Europeo delle Stelle.
Nel 1949 vinse quindici Coppe e conseguì il secondo posto nel Campionato Europeo della "Star Class" a Monaco ed ancora il secondo posto per le Star Class nel Campionato Italiano a Taranto; ed infine con il secondo posto nel Campionato Italiano del "Linghtnings". Infine, nel 1950 vinse 14 Trofei e Coppe e partecipò ai Campionati del Mondo a Chicago negli Stati Uniti.
Non appena furono traguardati i primi 50 anni di vita il Club Nautico fu insignito dal C.O.N.I. della "Stella d'Oro al Merito Sportivo" per la lodevole attività sportiva e per aver dato lustro allo sport italiano. Nel 1989 divenne primo tra i circoli velici napoletani, con la delibera per l'ammissione delle donne alla categoria dei Soci Ordinari del sodalizio.
Una vera rivoluzione nel mondo dello yachting, fortemente conservatore, che considera l'elemento femminile come un ospite, gradito ma pur sempre un ospite.
Dal 1950 ad oggi il sodalizio si è essenzialmente concentrato sull'attività velica dei propri Soci e nell'organizzazione di importanti regate sia zonali che internazionali, facendosi promotore di diversi Campionati Nazionali del Tirreno, fra cui la particolare regata Portofino – Napoli nella quale fu stabilito il "record" del percorso.



I TRE FRATELLI COSENTINO, RENATO, ADRIANO E NINO

© Courtesy CNV

VEDUTA AEREA DEL BORGO MARINARI A SANTA LUCIA

TROFEO COSENTINO: TAPPA CAMPIONATO ZONALE LASER 2018

REGATA DELL'AMICIZIA 2018 - GRUPPO DI SOCI ED ALLIEVI ALLA LINEA DI ARRIVO DELLA REGATA A BORDO DEL BLUSAIL24

REGATA DELL'AMICIZIA 2018

Tanti personaggi di assoluto rilievo hanno contribuito alla storia sportiva del Club: l'armo leggendario del quattro di coppia soprannominato "Guè Guè" con i Soci Barbati, Stolte, Petteruti e Byngton e il duo "Jammo Jà" con i Soci Barbati e Byngton che tra il 1901 e il 1903 vinsero tutto ciò che si poteva vincere e segnarono la stagione del canottaggio al Club Nautico che con loro nacque e si concluse; Eugenio Masciocchi, dominatore della classe "Dinghy" e vincitore di numerose regate internazionali; Gaetano Martinelli, timoniere in classe Star e poi successivamente rispettato e competente giudice di regata e presidente del sodalizio; Nino Cosentino, vincitore di numerose regate e campionati tra cui, in classe Dragone, un bronzo olimpico nel 1960 quando le gare si svolsero nelle acque del Golfo, un titolo europeo e una vittoria ai Giochi del Mediterraneo nel '63.
A questi ultimi due soci sono dedicati due importanti trofei: il Trofeo Martinelli che si disputa ogni anno nel Campionato Invernale del Golfo di Napoli e il Trofeo Nino Cosentino, per le derive olimpiche della Classe Laser, consolidata tappa del Campionato Zonale della F.I.V. - V zona.
Dal punto di vista organizzativo, il Club Nautico, nel suo turno di presidenza dell'Associazione dei Circoli Velici Napoletani ha gestito dal 1998 al 2000 i Campionati Nazionali del Tirreno portando la premiazione dalla banchina nel cuore dell'isola di Capri, la sua piazzetta.
Nel 2001, in occasione del centenario della fondazione e unico tra tutti i circoli napoletani, il Club ha avuto l'onore e l'onere di organizzare il Campionato Nazionale Assoluto IMS, la più importante manifestazione italiana per le classi d'altura. Per la prima volta in Italia la regata finale è stata trasmessa in diretta televisiva.
Nel 2015 il Nautico è stato co-organizzatore, insieme al C.R.V. Italia e al R.Y.C.C. Savoia, del Campionato Italiano Classi Olimpiche, a Napoli. Portando la base logistica della manifestazione presso la Rotonda Diaz, dove fu allestito il Villaggio della regata di oltre 5000 mq e i campi di regata antistanti il lungo mare Caracciolo.
Negli ultimi anni sono emersi alcuni atleti d'interesse nazionale e internazionale come Buchberger, Braucci, Apolloni e i due fratelli Montefusco. Nell'altura formidabili sono stati i successi di Bix, con il team-leader Mauro Montefusco a cui sono seguiti quelli di Sexy, il cui armatore e timoniere Carlo Varelli è stato nominato "Armatore dell'anno" per il 2006 e vincitore del Campionato Italiano Vela d'Altura nel 2014, e ancora gli ottimi risultati di Alcor, dell'armatore Gennaro Aversano, che ha portato colori del Nautico sul podio in diverse regate nel Mediterranee e in oceano, fra cui il secondo posto all'A.R.C. (Atlantic Rally for Cruise) del 2011. Ad oggi, tra i tanti equipaggi e armatori presenti al pontile spicca il nuovo equipaggio di Sexy, composto da Soci Sportivi Under 35 del Club Nautico della Vela, con una nuova armatrice e socia del Club Angela Groger.

CLASSE METEOR DURANTE IL TROFEO A.CHIODO, 11 - 12 GIUGNO 2016

IL VESUVIO VISTO DALLA BASE NAUTICA DEL CLUB NAUTICO DELLA VELA

Oltre all'attività prettamente velica ed organizzatrice, il Nautico si è caratterizzato per una rinomata Scuola Vela d'Altura e giovanile che ha portato alla costituzione di un fulcro unico in campo velico per competenza ed esperienza. L'obiettivo è far avvicinare giovani e adulti a tutte le attività marinare, allo scopo di creare momenti di aggregazione con finalità educative, culturali e formative.
L'offerta formativa è completa, sia per le derive olimpiche della classe Laser che per la vela d'altura con i corsi di Avvicinamento, Perfezionamento e Avanzato.
Inoltre, con l'arrivo al pontile del Nautico di due barche Blusail24 sono stati attivati i corsi regata per chiunque desideri avere un approccio alla vela più tecnico e competitivo.
Per chi invece preferisce la crociera, sono attivi i corsi di Crociera e Patente Nautica entro le 12 miglia e senza limiti dalla costa a motore e, naturalmente, a vela.
Grazie alle sue caratteristiche e potenzialità il Club Nautico della Vela è uno dei primi Circoli Velici Affiliati alla Federazione Italiana Vela della V zona ed è il 7° Club ultracentenario Italiano.
La sede attuale è al Borgo Marinari, ai piedi del Castel dell'Ovo. Nasce nel 1901come sede estiva mentre quella più ampia e lussuosa si trovava nella bella ed elegante Piazza Trieste e Trento.
Alla base nautica si ritrovavano i canottieri e i velisti per gli allenamenti ed era anche lo spazio per il rimessaggio delle barche. A partire dagli anni '90 si scelse di abbandonare i locali di Piazza Trieste e Trento e di riunire tutte le attività del sodalizio al Borgo Marinari di Santa Lucia.
Oggi il Club Nautico della Vela si sviluppa su due livelli ed ha una superficie di circa 500 metri quadrati.
Al piano terra, con accesso anche dal lato mare, sono collocati gli spogliatoi con i servizi e un'ampia cala vele intitolata al nostro Socio Alessandro Chiodo, oltre al rimessaggio per derive e canoe; il primo piano, invece, ha un ampio salone di rappresentanza, una sala intitolata al Socio Oreste Albanesi utilizzata sia per i giochi che per la didattica, i servizi di bar e ristorazione e un terrazzo con una grande sala da pranzo affacciata su una straordinaria veduta panoramica del Golfo di Napoli attrezzata per accogliere i soci e i loro ospiti sia in estate che d'inverno.
Il pontile, infine, ospita una quindicina di barche a vela di proprietà del circolo e dei soci.

ANNA **PACELLA**

LA PESCA TRA PSICOLOGIA E MITO

Un viaggio nel profondo mare primordiale

Alla figura del pescatore non c'è dubbio che si accosti prevalentemente il mare. Anche se fiumi, laghi, stagni e tutte le acque in cui vivono pesci, molluschi, crostacei, sono certamente floridi teatri di pesca, è la pesca praticata in mare che ravviva la nostra immaginazione; questo perché la figura del pescatore, la sua attività, il suo ambiente, rivestono, da un punto di vista psicologico, una carica simbolica notevole.

Pescare ha a che fare con la profondità, ha a che fare con l'esito determinato dalla sorte, ha a che fare con elementi sconosciuti e in qualche modo attraenti e, a volte, infidi.

Tra le attività dell'uomo che hanno un'origine antica, la pesca ha la caratteristica unica del dover immergere, spesso in acque profonde e quindi poco trasparenti, uno strumento di cattura. Quasi sempre l'attrezzo sarà ritratto con l'apprensione di chi non conosce l'esito, e quindi con la gioia di aver catturato la preda oppure con la delusione, che richiederà immediatamente un nuovo tentativo.

Non è un caso che le rappresentazioni di pesci e pesca siano praticamente assenti in epoca preistorica. Mentre gli uccelli volano ben visibili nell'aria, ed anche nel folto del bosco se disturbati non resistono all'istinto di lanciarsi in volo, e nelle praterie e foreste le mandrie di bisonti o i grossi di animali quali cervi e alci la fanno da padroni, ed anche la più minuta selvaggina spesso si fa palesemente sorprendere, tutt'altra cosa è per il pesce.

Un vecchio detto accenna al fatto che "quando il pesce si vede non si prende!" ed anche in taluni tipi di pesca il vedere la preda significa, in realtà intravvederla, scorgerne i baluginii argentei o le scie a fior d'acqua.

Anche gli arnesi da pesca assomigliano più a trappole che a utensili atti a colpire la preda: ami, reti, nasse, sono tutte trappole che attendono un malcapitato o che si frappongono alla circolazione di chi liberamente nuota.

L'amo richiede poi un mediatore che segnali una presenza, ossia il galleggiante che trasferisce strani movimenti, scie, improvvisi affondi, segni che bisogna decifrare: chissà cosa accade laggiù nel cuore dell'abisso?

L'uomo si misura con una profondità spesso aliena, un magma ondeggiante e misterioso dove vivono esseri altrettanto incomprensibili. Non è un caso dunque che venga attribuita all'Acqua una potenza creatrice impressionante e inconoscibile: gran parte dei miti legati alla creazione pongono tra gli elementi primigeni le acque, così come divinità di fertilità e fecondità sono associate a divinità d'acqua.

© D.R.

CIVILTÀ MINOICA, IL PESCATORE, DI LAMPUGHE
PITTURA MURALE DA AKROTIRI (SANTORINI), II MILLENNIO A.C.

© Musée Archéologique de Sousse

NETTUNO, MOSAICO DAL MUSEO ARCHEOLOGICO DI SOUSSE (III SEC D.C.)

Quale grande potenza, dunque, deve essere associata al mare così esteso, colmo di acque, mutevole, brulicante di vita ed inconoscibile? Inoltre come tutti gli elementi fortemente simbolici manifesta condizioni e volti assolutamente diversi, se non opposti, paradigma del rapporto col mistero del mondo.

Ad esempio, nei versi dell'Iliade "...ed essi, rizzando l'albero, vi stesero le vele bianche; il vento gonfiò il telo nel mezzo e l'onda spumosa urla intorno alla chiglia, mentre la nave va: correva essa sull'onda compiendo il cammino" (Omero, Iliade, I, 480-484) suggerisce un'immagine di potere amico e inebriante, ma altrove le parole "...contro la riva echeggiante il flutto del mare si scaglia senza sosta sotto l'impulso di Zefiro; prima si gonfia nel mare, ma ecco frangendosi contro la terra urla roco e intorno alle punte si alza in volute, sputa la schiuma del mare" evocano invece l'idea di una forza potente in opposizione, incontrollabile e incomprensibile.

Anche per gli Egizi gli aspetti dell'elemento liquido potevano risultare contraddittori, soprattutto tenendo conto della benignità del Nilo e della imprevedibilità e ominosità del cosiddetto Grande Verde: il mare.

Ne abbiamo esempi in un racconto dell'epoca del Medio Regno (inizio II millennio a.C.) in cui si narra di un mare così terribile da affondare una delle migliori navi, in stridente contrasto con le immagini descritte nei versi dell'inno al re Akhenaton (XIV sec. a.C.): "Le barche salgono e scendono la corrente, perché ogni via si apre al tuo sorgere. I pesci del fiume guizzano verso di te, i tuoi raggi arrivano in fondo al mare."

Il mare è, come sappiamo, protagonista del racconto biblico di Giona: la tempesta è veramente terribile, la profondità del mare incommensurabile, le sue creature gigantesche e sconosciute. Quando Giona si rivolge a Dio dall'interno del Pesce, le sue invocazioni ci rivelano il terrore di chi si trova in regioni ignote e assolutamente insondabili.

Questo spirito, poi, non è differente da quello che si scorge quando Melville nel suo "Moby Dyck", attraverso le parole di padre Mapple, descrive gli abissi di profondità e solitudine:"(...) Eppure anche allora, oltre la portata di qualsiasi scandaglio – dal ventre dell'inferno - quando la balena si posò sull'ossatura più profonda dell'oceano, anche allora Dio sentì il grido del profeta inabissato e pentito.

E Dio parlò al pesce, e dal freddo indicibile e dalle oscurità marine la balena risalì verso il sole caldo e piacevole."

Dunque alla profondità si associa l'inconoscibilità e la potenza, quest'ultima non solo in vigoria e forza, ma anche in fecondità e capacità creatrice.

La dea fenicia Astarte, protettrice dei re, favorisce la fertilità e la fecondità, ma insieme protegge i marinai.

L'AFFOGAMENTO DI BRITOMARTI, ARAZZO DEL 1547–59

GIONA GETTATO IN MARE E INGHIOTTITO DALLA BALENA,
CHIESA DI SANTA MARIA IN VALLE PORCLANETA, ROSCIOLO DEI MARSI (AQ)

Il mare è dunque strettamente legato alla fertilità: nella Bibbia è descritto come brulicante di pesci, elemento di fecondazione, alveo di rigenerazione della vita; nel già citato inno ad Aton, i raggi della divinità (ovvero il disco del sole) "arrivano in fondo al mare", e i versi proseguono "Tu che procuri che il germe sia fecondo nelle donne, tu che fai la semenza negli uomini, tu che fai vivere il figlio nel grembo della madre sua". I tre fattori fin qui emersi, Profondità, Inconoscibilità e Potenza, consentono di fare un ulteriore passo e di soffermarsi sul fatto che queste tre caratteristiche rappresentano proprio gli aspetti fondanti della struttura psichica. Per far ciò si ricorre ancora una volta al mito e alle antiche credenze religiose. Che le acque siano "psicologicamente" profonde potrebbe essere esperienza abbastanza comune, certamente erano e in qualche caso lo sono ancora, inconoscibili. È pur vero che Poseidone si era costruito un palazzo sul fondo marino al largo dell'Eubea. Ed è pur vero che, stando al mito, nelle sue stalle si trovavano cavalli, con gli zoccoli in bronzo e le criniere d'oro, destinati a trainare un cocchio anch'esso d'oro su cui la divinità, accompagnata da mostri marini, salendo in superficie placava le tempeste. Tuttavia, per il resto, le profondità del mare sono un abisso insondabile.
D'altra parte, tutti i miti relativi alla creazione rievocano un universo d'acqua, un oceano primordiale che evoca il liquido amniotico materno: in questo immenso alveo profondo, insondabile e potente è presente e si sviluppa una poderosa catena vitale. Inoltre il simbolismo che connette le acque, e il mare in modo particolare, all'elemento femminile ci richiama a quei "raggi che giungono in fondo al mare" di egizia memoria (che fanno intuire l'atto fecondante del sole) ed al rapporto delle acque con la luna e le fasi lunari. La densità di tali accenni renderebbe interessante approfondire, dal punto di vista psicologico, l'atto simbolico della pesca in rapporto con la figura materna.
Un mito proveniente dall'isola di Creta racconta che Minosse si era invaghito di Britomarti, una compagna inseparabile di Artemide (dea lunare); Minosse la inseguì, ma Britomarti riuscì a nascondersi per nove mesi finché, disperata, si gettò in mare, da dove fu salvata dai pescatori.
Artemide divinizzò Britomarti con il nome di Dittinna, un epiteto della Luna. L'aspetto più interessante è rappresentato dal fatto che tale nome è strettamente connesso con il termine dycton che significa "rete", la rete che a quei tempi serviva indifferentemente per cacciare e per pescare. Si vuole vedere in tal genere di miti una sorta di reminiscenza di lotte tra comunità patriarcali e matriarcali, ma bisogna sottolineare il fatto che Britomarti fu salvata dai pescatori e che la dea lunare acquisisce il proprio nome dalla rete. Dunque non è casuale quel senso d'incertezza che pervade l'esito della pesca, la percezione di faticoso ma amatissimo lavoro a contatto con gli elementi primordiali, l'aria e l'acqua, quel senso di insondabilità, di profondità e di potenza, e, si potrebbe dire, di dipendenza e di speranza che permea l'uomo che getta le reti.
Quel desiderio ambivalente di attrazione e di distacco dalla Grande Madre, quel riverbero di abisso insondabile che il nostro stesso inconscio rappresenta.

GIULIO **CIMMINO**
Tenente di Vascello (CP) Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Agropoli

Deposito Notarile e Legalizzazione di un atto straniero

Passato e attualità di un sistema normativo

Una tematica poco discussa, o trattata con approssimazione nella manualistica di settore, riguarda le preliminari formalità da adempiere nell'ambito dei procedimenti di trascrizione nei pubblici registri navali di titoli di proprietà redatti all'estero, aventi ad oggetto navi o imbarcazione da diporto.
Il dibattito degli ultimi anni sul tema ha riguardato quasi esclusivamente gli aspetti fiscali, ad esempio tanto si è scritto sul "Bill of Sale", in particolare per quanto concerne l'esenzione dall'obbligo di pagamento dell'imposta di registrazione presso l'Agenzia delle Entrate.
Altri profili formali riguardanti l'atto di compravendita straniero, quali la legalizzazione ed il deposito notarile, sono rimasti invece ai margini della speculazione giuridica e, susseguentemente, lontani dalla prassi d'ufficio. Tali aspetti che abbiamo definito (semplicemente) formali, invero, acquisiscono valore ed attualità alla luce del largo ricorso agli atti rogati o autenticati in Paesi stranieri che va registrandosi all'interno dei traffici giuridici marittimi, specie per quel che concerne la cancellazione di unità da diporto dai Registri Imbarcazioni da Diporto (R.I.D) e dai Registri Navi da Diporto (R.N.D.) per vendita all'estero.

Procediamo con ordine.
Come noto, ai sensi degli artt. 19 del D. L.vo n. 171/2005 e 3 del D.M. n. 146/2008 l'iscrizione delle imbarcazioni e delle navi da diporto nei relativi registri avviene sulla base – tra gli altri – del "…titolo di proprietà…", che (secondo l'art. 17 del D. L.vo n. 171/2005) deve essere reso pubblico mediante iscrizione nei registri (si parlerà più specificamente di "trascrizione" per tutti gli atti annotati e repertoriati successivamente all'iscrizione). Per quanto riguarda la cancellazione dai pubblici registri, l'articolo 16 del D. Lvo n. 146/2008 prescrive che l'alienante debba presentare copia conforme dell'atto di vendita e l'ufficio di iscrizione provveda alla cancellazione a decorrere dalla data dell'atto medesimo. Ci si domanda: come fare per accertarsi della "genuinità" di un atto redatto all'estero dinnanzi ad un'Autorità straniera? Quali potenziali pericoli potrebbero inficiare la bontà dell'affare esponendoci al rischio di caducazione degli effetti dell'atto o – peggio – al rischio di truffa? A ben vedere, l'ordinamento giuridico previene tali circostanze pregiudizievoli attraverso due istituti tra loro complementari, ma affatto differenti: il "Deposito notarile" e la "Legalizzazione".

Il deposito degli atti stranieri, a dispetto dell'immagine evocata dal lemma utilizzato ("deposito", dal latino "de + ponere"), non corrisponde ad un mero obbligo di consegna al notaio, ma scaturisce dalla necessità di garantire un vero controllo di legalità sui documenti firmati oltre confine. Il notaio, infatti, una volta acquisito l'atto, procederà alla verifica della correttezza formale e sostanziale del contenuto del documento, accertandone la conformità all'ordine pubblico interno ed internazionale, nonché la sua congruità rispetto alle norme di necessaria applicazione, assicurando al contempo l'esecuzione degli eventuali adempimenti successivi prescritti da disposizioni interne di settore. La fonte normativa di diretto riferimento è l'art. 106 della legge n. 89/1913 e s.m.i., la quale dispone che nell'archivio notarile sono depositati e conservati gli originali o le copie degli atti rogati e delle scritture private autenticate in un Paese estero prima di farne uso in Italia, sempre che non siano già depositati presso un notaio italiano.
La legalizzazione, invece, assolve la funzione di rendere certa la provenienza dell'atto, attestando l'autenticità della firma del notaio o del pubblico ufficiale straniero e la relativa qualifica. Salvo diversi accordi/convenzioni, tale procedura si articola in due fasi distinte: la prima riguarda la legalizzazione dell'atto da parte della competente Autorità dello Stato in cui lo stesso è stato redatto; la seconda è la legalizzazione dell'autorità dello Stato dove deve essere fatto valere l'atto (che generalmente è la rappresentanza consolare del primo Stato). Tale obbligo viene richiamato da numerose disposizioni di legge (quali: l'Art. 68 del regolamento notarile – R.D. n. 1326/1914 – che subordina il deposito alla preventiva legalizzazione; gli artt. l'art. 2657 e 2695 C.C per i beni immobili e mobili registrati; l'art. 417 del Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione) e, per ragioni di celerità e snellezza delle procedure, a livello internazionale molti Stati nel tempo hanno sottoscritto degli accordi con cui sono stati introdotti dei meccanismi di semplificazione. Una di queste è la c.d. "Apostille", introdotta dalla Convenzione internazionale dell'AJA del 5 Ottobre 1961 (ratificata dall'Italia con Legge 20 dicembre 1966 n. 1253), la quale altro non è che una legalizzazione abbreviata in base alla quale la certificazione della firma del soggetto rogante/autenticante viene eseguita dalla sola autorità dello Stato sottoscrittore della convenzione nel quale l'atto è formato.

IL MARINA DI PISTICCI (MATERA)

APOSTILLE

(Convention de la Haye du 5 octobre 1961 - Convenzione dell'Aia del 5 ottobre 1961)

1. Ucraina

Il presente atto pubblico

2. è stato firmato da D.V.Sirak 3. operante in qualità di Capo della Direzione

4. è munito del timbro/contrassegno della Direzione dell'Approvvigionamento Informativo e Coordinazione presso il Dipartimento Principale della Polizia Nazionale nella città di Kyiv

ATTESTATO

5. nella città di Kyiv 6. in data: il 10.01.2017

7. dal Consigliere del Dipartimento del Servizio Consolare del Ministero degli Affari Esteri dell'Ucraina

8. sotto il № 385

9. Timbro/contrassegno 10. Firma: *f.to* *O.I.NAUMENKO*

Timbro tondo del Ministero degli Affari Esteri dell'Ucraina - Dipartimento del Servizio Consolare

Apostille – DSC №3 - stemma dello Stato (tridente)

*** Codice a barre * < 385 Pagato per l'Apostille 51,00 UAH**

Dichiaro che la presente traduzione, effettuata da me, . , oggi, il 12 gennaio 2017, è fedele al testo originale in lingua ucraina. Il presente documento si compone di 1 (un) foglio e viene da me conservato in copia e registrato al № 68/2017.

Dott. Traduttore di riferimento dell'Ambasciata d'Italia a Kiev

KIEV 96

Firma

SPAZIO RISERVATO PER LA COMPILAZIONE A CURA DELL'AMBASCIATA D'ITALIA A KYIV

- Si certifica che la traduzione, non eseguita da questa Cancelleria Consolare è conforme all'allegato documento redatto in lingua ucraina.

Kyiv, lì 03 [illegible]

AMBASCIATA D'ITALIA KIEV

Num. registro: 2100

03/03/2017

Art. C.: 70A 20,000

Euro: 657,159

Valuta: 558,000

Arrot.:

il Cancelliere ANDREA VILLANI

PROCURA REPUBBLICA DI TORINO

APOSTILLE

(Convention de La Haye du 5 octobre 1961)

1. Paese: ITALIA

Il presente atto pubblico

2. è stato sottoscritto da GRAZIANI FRANCO

3. agente in qualità di FUNZIONARIO GIUDIZIARIO

4. porta il sigillo/timbro di TRIBUNALE ORDINARIO TORINO

Attestato

5. a TORINO 6. il - 9 MAR. 2016

7. da PROCURATORE DELLA REPUBBLICA di TORINO

8. sotto il numero 1371

9. Sigillo/Timbro 10. Firma

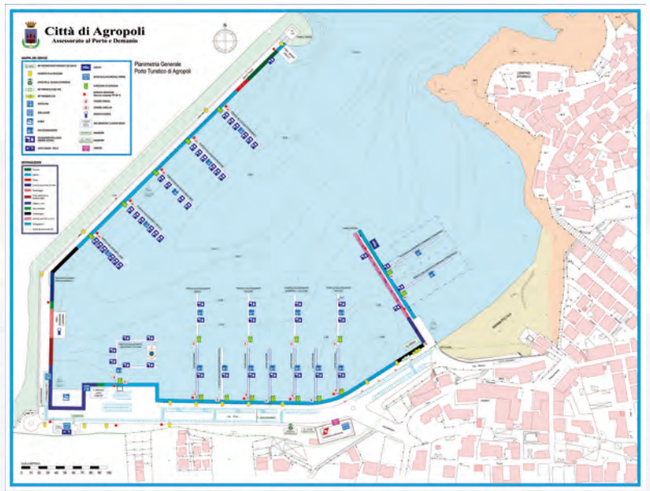
Procuratore della Repubblica Sost.
Dr. Dionigi TIBONE

Successivamente, la Convenzione di Bruxelles del 25 maggio 1987 (ratificata dall'Italia con Legge 24 aprile 1990 n. 106) ha soppresso ogni forma di legalizzazione per i paesi dell'Unione Europea ad essa aderenti, che ad oggi oltre all'Italia risultano essere Belgio, Danimarca, Estonia, Francia, Irlanda, Lettonia. Ai sensi di tale ultimo accordo, l'atto giunge in Italia privo di ogni traduzione e di ogni certificazione relativa al soggetto rogante o autenticante, pertanto, spetterà al notaio italiano che riceve in deposito l'atto eseguire tutti i controlli del caso; a tale scopo, l'art. 4 della Convenzione prevede la possibilità di richiedere informazioni all'Autorità centrale competente dello Stato da cui l'atto proviene, previa motivazione. Accanto a tali "convenzioni allargate", esistono poi diverse convenzioni bilaterali che disciplinano il riconoscimento di specifiche categorie di atti, soprattutto per quanto concerne il diritto di famiglia (specie in materia di filiazione e matrimonio).

Orbene, tale robusto sistema normativo sembra affacciarsi ad un momento di svolta fissato il 16 febbraio 2019, data in cui per tutti i Paesi dell'Unione Europea entrerà in vigore il Regolamento UE 2016/1191 approvato dal Parlamento Europeo e dal Consiglio il 6 luglio 2016, il quale prevede un'esenzione pressoché generalizzata da legalizzazione e formalità analoghe per i documenti pubblici, salvo il diritto per i cittadini europei di pretendere l'esecuzione delle tradizionali forme di legalizzazione.

In definitiva, auspicando che la nuova normativa europea contribuisca a realizzare il prefisso scopo di "mantenere e sviluppare uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia senza frontiere interne, in cui sia assicurata la libera circolazione delle persone", ci riserviamo la considerazione – diffusa tra chi va per mare – che, talvolta, il rispetto delle formalità mette al riparo dal fortunale.

LA SEZIONE LNI



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 2019

Il CdS nella seduta del 4 settembre 2018 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.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*
- *Collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"*
- *Iniziative di monitoraggio ambientale*
- *Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli*
- *Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali*
- *Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate*
- *Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo*
- *Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare*
- *Festa della Cambusa*
- *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

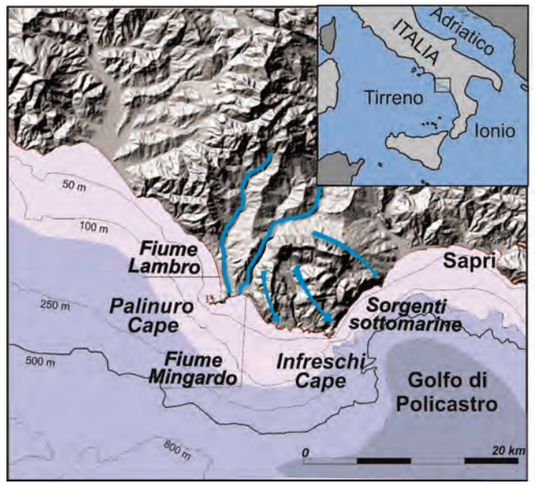
- *Distribuzione materiale propagandistico ed inerente il mare e l'ambiente in genere*
- *Redazione del periodico online di Sezione "Acqua Marina"*
- *Calendario sociale "L'Oro blu"*
- *Divulgazione delle attività svolte, in seno ai programmi di emittenti TV locali e sulla stampa del territorio*

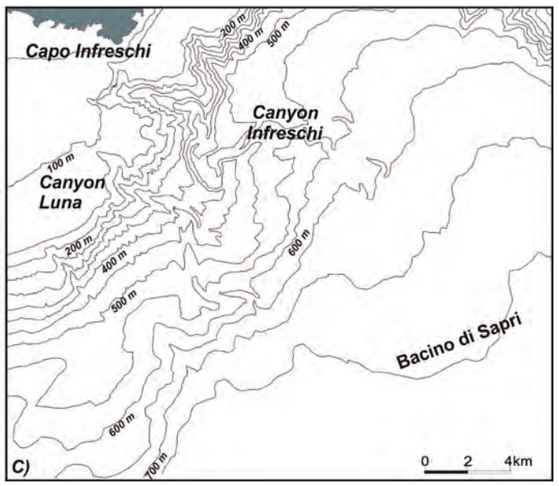
ALESSANDRO **CONFORTI**

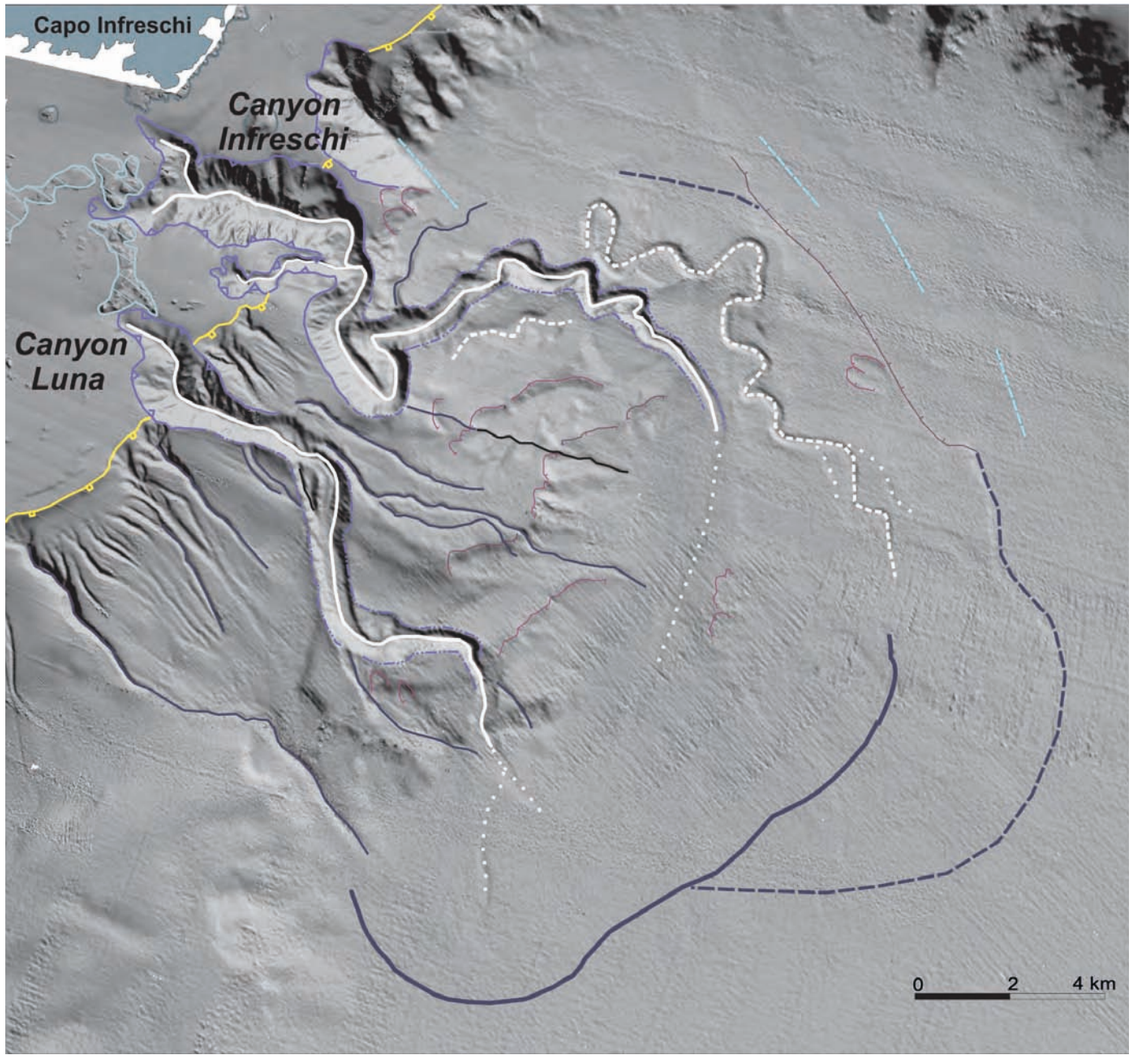
I CANYON DI CAPO INFRESCHI

Una recente scoperta sottomarina

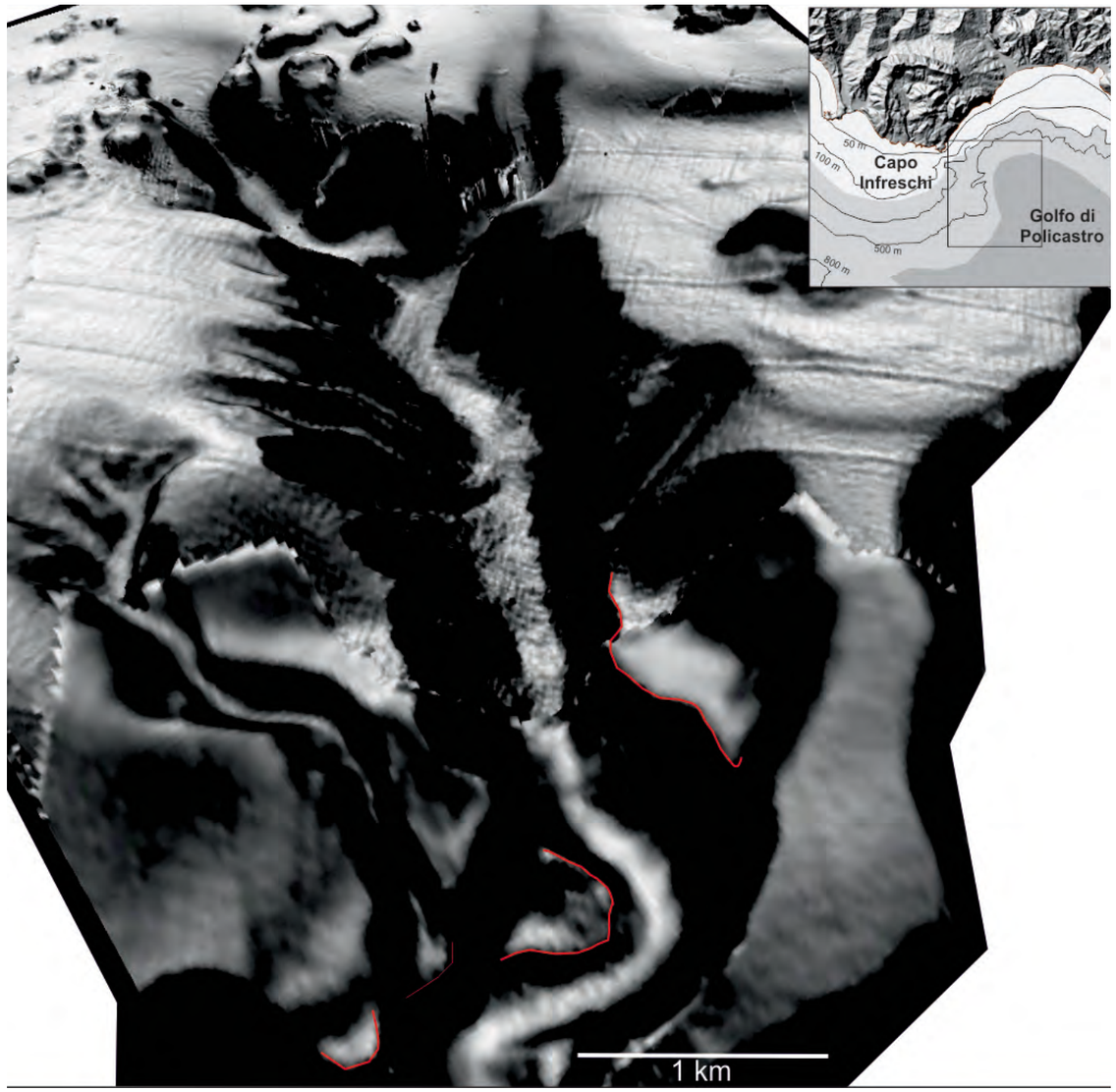
Le capacità di esplorazione dell'uomo sono nell'ultimo secolo diventate incredibilmente avanzate come le sue conquiste; tanto da portarlo a mettere piede sulla luna cinquant'anni fa, inviare oggi sonde automatizzate per il rilevamento ed il prelievo dei campioni su Marte e pianificare il suo arrivo, un domani non troppo lontano, sul pianeta rosso.
Tuttavia esistono molti angoli dei nostri mari e dei nostri oceani, remoti e non, che ancora oggi sono oggetto di "scoperte geografiche" così come ci sono tanti ambienti ed ecosistemi marini tuttora sconosciuti ed enigmatici.
Vien dunque da pensare, parafrasando la famosa serie fantascientifica televisiva, che su questo pianeta il mare sia appunto "l'ultima frontiera". Il motivo di una così tardiva capacità conoscitiva ed esplorativa è dovuto all'enorme difficoltà fisica che l'elemento acqua porta con sé, alla vastità di mari e oceani e, ovviamente, le profondità che spesso sono abissali. Ciò che ha dato inizio alla possibilità di esplorare sistematicamente il mare è senza dubbio l'invenzione e il perfezionamento dell'ecoscandaglio, avvenuta nei primi decenni del secolo scorso; ne è testimonianza la prima grande campagna oceanografica che i tedeschi fecero negli anni '30 del XX secolo a bordo della nave da ricerca Meteor in Atlantico.



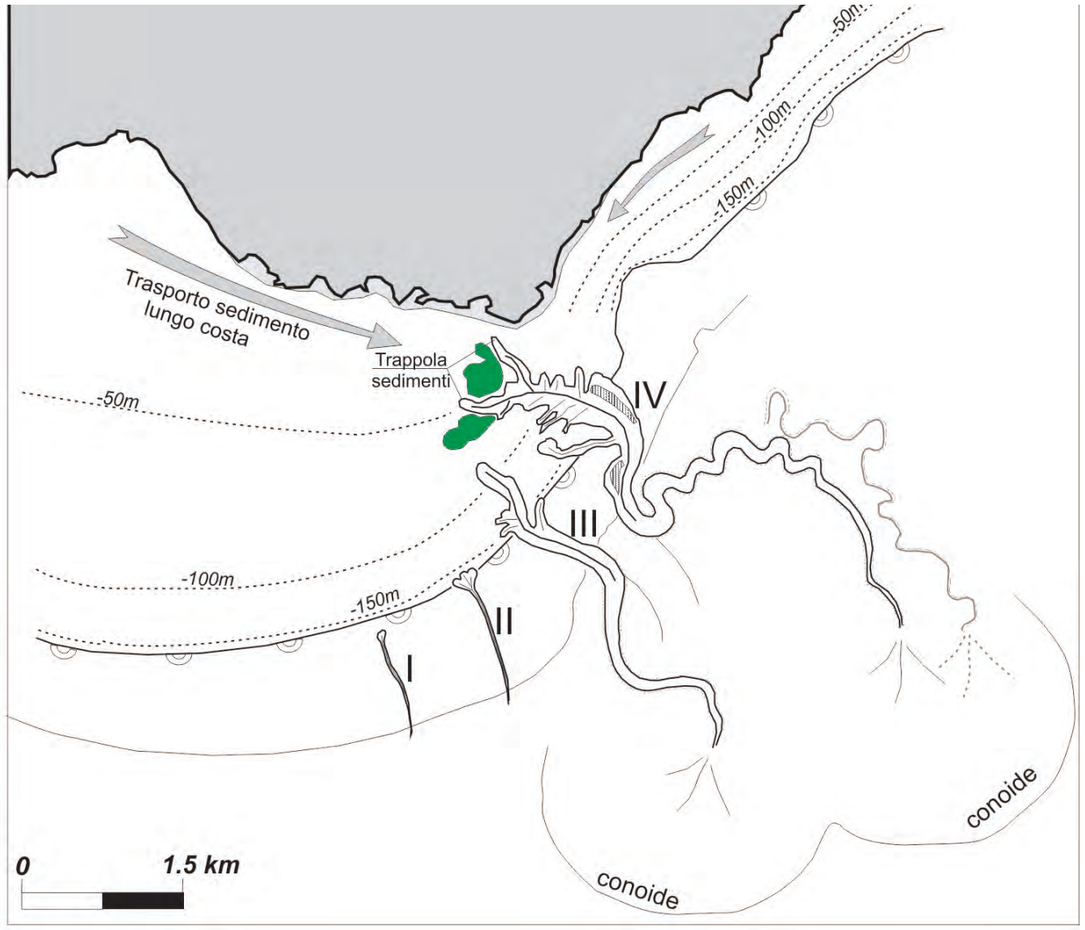


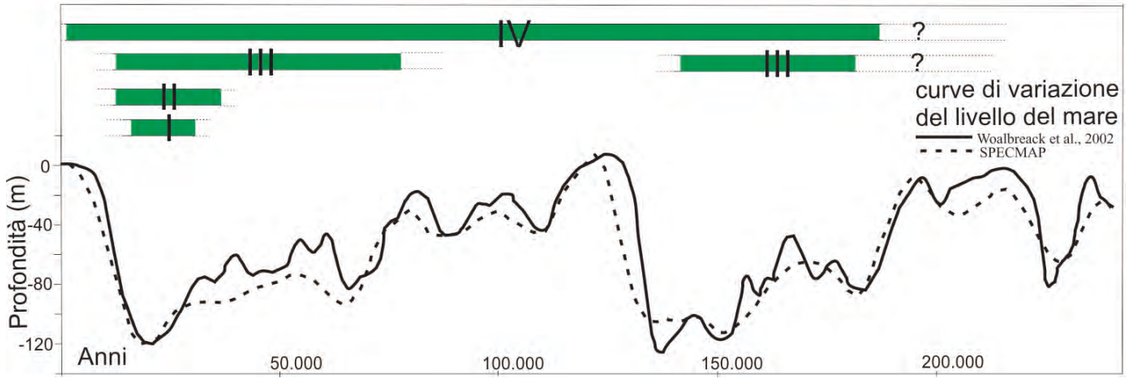


L'ecoscandaglio, uno strumento che oggi nel mondo del diporto sembra scontato, ha permesso di fornire ai geologi marini dati di profondità con spaziatura molto fitta e quindi ha dato modo di iniziare a comprendere chiaramente le topografie dei fondali. Tuttavia, il maggiore impulso tecnologico che la conoscenza dei fondali ha avuto è arrivato tra gli anni '80 e '90 con la diffusione dei sistemi di posizionamento satellitare (GPS), che hanno perfezionato la precisione dei dati, e con l'ultima generazione di ecoscandaglio, il Multibeam echosounder (ecoscandaglio multi fascio), che fornisce dati tridimensionali a copertura totale del fondo e con un dettaglio elevatissimo.
Lo sviluppo tecnologico dei materiali e dei sistemi di calcolo, sempre più potenti e veloci, ha poi consentito, a cavallo tra gli anni '90 ed il 2000, di esplorare in maniera estensiva i mari di ogni parte del mondo, non solo gli oceani e gli abissi, ma anche le fasce costiere ed i mari a noi vicini permettendo di fare, appunto, nuove "scoperte" anche a poca distanza dalle nostre coste.
Come geologo marino che presta servizio presso il CNR da oltre quindici anni, prima a Napoli e poi in Sardegna ad Oristano, ho partecipato a vari progetti finanziati dallo stato italiano e dalle Regioni Campania e Sardegna, finalizzati al rilevamento dei fondali marini costieri. Dai dati acquisisti in tali progetti è stato possibile fare varie nuove scoperte pubblicate su riviste internazionali, fra cui una di particolare interesse che ricade all'interno del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni. Si tratta di due canyon sottomarini con i relativi sistemi di canali e conoidi sconosciuti alla cartografia ufficiale che nel 2011 abbiamo segnalato e battezzato come "sistema canyon-conoide del Bulgheria" (Budillon et al., 2011), mutuando il nome dall'unità geologica più importante che vi è a terra, appunto il monte Bulgheria. I canyon sono ubicati ad ovest del golfo di Policastro (fig.1), al largo di Punta Infreschi.



Il primo, denominato "Canyon degli Infreschi" è il più grande e inizia con una testata lineare, definita "a nastro", collocata a meno di un chilometro dalla costa ed intaglia il fondale con un profondo canale (fig.2) che nelle zone di maggiore pendenza lungo la scarpata forma dei meandri, come quelli generati dal flusso di un grande fiume. Lungo gli argini di questo canyon sono evidenti dei canali secondari di tracimazione che si formano quando il flusso di materiale supera la sponda e crea dei solchi di scorrimento. Il secondo è il "Canyon Luna" e prende il nome della cala che è ad ovest di cala Infreschi. Si presenta come un canale più lineare e con scarpate meno profonde, e raggiunge anch'esso la grande piana ubicata nella parte profonda del bacino di Policastro, a circa 700 m di profondità; da qui si sviluppano due ampie conoidi intrecciate tra loro, formate dal materiale deposto dai flussi di sedimento (torbiditi) provenienti sia dai due canyon che dai canali minori.
In geologia marina è ormai evidente che questi canyon sottomarini, presenti in molte parti del mondo, hanno morfologie e dinamiche simili ai sistemi fluviali. Difatti, nonostante l'elemento in cui si formino sia l'aria e non l'acqua, ciò che si muove sono dei flussi formati da una mistura di acqua e sedimento (torbiditi), che in movimento hanno una densità e viscosità maggiore dell'acqua permettendo, appunto, lo scivolamento gravitativo sotto la massa di acqua, proprio come succede con lo scorrere dell'acqua in un fiume. Ad Est dei due grandi canyon vi sono altri canali minori che intagliano la scarpata e che presentano un andamento lineare e meno evoluto dei canyon principali.





Ciò che risulta singolare è che questo sistema di canyon non ha verso terra un sistema fluviale sviluppato, o quanto meno le foci dei fiumi più importanti, il Lambro e Il Mingardo, sono distanti vari chilometri e sono collocate in contesti morfologici diversi. L'ampiezza l'estensione e la meadrificazione dei vari canyon e canali dipende inoltre dal loro tempo di attività. Infatti, i due canyon principali hanno un'età che va indietro a circa 200000 anni attraversando due glaciazioni ed i relativi abbassamenti del livello del mare; gli altri meno estesi e rettilinei si sono probabilmente formati a cavallo dell'ultima glaciazione, quindi negli ultimi 80/100000 anni (fig.3).

Le figure rappresentate sono state modificate da quelle pubblicate su: Budillon F, Conforti A, Tonielli R, De Falco G, Di Martino G, Innangi S, Marsella M (2011) The Bulgheria canyon-fan: a small scale, proximal, fluvial-like system in the eastern Tyrrhenian Sea. Marine Geophys Research. March 2011, Volume 32, Issue 1–2 [N.d.R.]

LUCIANO **PIAZZA**
VELISTA E SCRITTORE

LA VELA DI ODESSA

Una navigazione tra le acque e la storia del Mar Nero e dell'Egeo

Le antiche leggende marinare, quelle storie fasulle e abusate che per secoli sono rimbalzate fra i tavoli delle taverne dei porti di tutto il mondo, narrano spesso di visioni incredibili e improvvise: vascelli fantasma e isole, apparsi un solo istante per imprimersi come un lampo negli occhi di chi osserva l'orizzonte e poi scomparire di nuovo. Sempre, ciarlatani e imbroglioni hanno alimentato in malafede queste leggende così da abbindolare meglio il malcapitato di turno e derubarlo, dopo averlo incantato, oltre che con le parole, con qualche bicchiere di rum. Ma al giorno d'oggi chi può ancora credere a certe fantasie? A volte giochiamo a farlo, perché chi va per mare ha sempre un pizzico di romanticismo nel cuore, ma nel momento della verità l'uomo del terzo millennio pondera le sue scelte sui fatti dimostrabili e sulla conoscenza scientifica, giammai sulla superstizione. Meno che mai un razionalista come me. Cos'è allora, mi chiedo, quella strana cosa che vedo delinearsi lontana, in controluce, su questo mare deserto di imbarcazioni e liscio come l'olio? Un tratto in cui secondo la carta nautica non dovrebbe esserci nient'altro che acqua.

© Luciano Piazza

© Luciano Piazza

La osservo da un po' strizzando bene gli occhi, senza però riuscire a coglierne forma e dimensioni.
Afferro il binocolo e la inquadro ma non cambia molto. Neanche una foto con il teleobiettivo, ingrandita poi al computer, riesce a darmi qualche dettaglio in più.
Un po' per curiosità, un po' perché potrebbe esserci qualcuno in difficoltà, faccio una piccola deviazione e vado a vedere di che si tratta.
Tanti anni fa, alcune miglia a largo di Civitavecchia, una mattina in cui soffiava un deciso Forza 6, una visione simile è poi risultata essere la prua di un piccolo motoscafo che affondava. Intorno, a mollo già da un'ora nel freddo mare di aprile, due ragazzi e una ragazza intirizziti che ho fortunatamente raccolto prima che finissero assiderati o peggio. Sarà mica qualcosa di simile, ora?
Accompagnato dallo scoppiettio del motore mi avvicino sempre di più, continuando a osservare e credendo di riconoscere prima la sagoma di una barca, poi di un peschereccio intento a salpare le reti, infine di una piccola isola. Ma isole qui non ce ne sono, a meno che ne sia spuntata improvvisamente una nella notte. Ipotesi favolistica? Non proprio. Nel luglio del 1831, a seguito dell'eruzione di un vulcano sottomarino, emerse un'isola alta sessanta metri nel mezzo del canale di Sicilia.

© Luciano Piazza

Fu battezzata Ferdinandea e siinabissò nuovamente nel giro di cinque mesi; un tempo comunque sufficiente perché Borboni, Inglesi e Francesi se ne contendessero la sovranità.
Che si tratti di qualcosa ricoperto di vegetazione mi appare sempre più chiaro man mano che mi avvicino; vedo ormai perfettamente il profilo di un fascio di canne di fiume appena agitate da un vento leggerissimo. Decisamente incredulo, come a darmi un pizzicotto, controllo di nuovo la carta nautica ricavandone ancora una volta la medesima informazione: non ci sono isole qui. Ma in mare non è facile cogliere l'esatta dimensione delle cose e solo a pochissime centinaia di metri di distanza riesco a capire cos'è davvero: un'enorme zolla di terra di diversi metri quadrati, ricoperta di vegetazione, che galleggia immobile sulla superficie del mare. Il pensiero va subito a cosa potrebbe succedere incrociandola di notte; non sarebbe molto salutare centrarla a cinque o sei nodi di velocità. Probabilmente qualche piena del Danubio l'ha strappata via dall'argine, trascinandola fino alla foce per lasciarla poi andare alla deriva nel Mar Nero. Chissà, magari qualche antica leggenda di mare è nata proprio così, ricercando nell'ultraterreno le risposte che il sapere umano del tempo non era in grado di fornire e individuando di volta in volta nella crudeltà del demonio o nella benevolenza della divinità il castigo o la salvezza che Madre Natura dispensa spesso con fatalistica casualità. Il ricorso al sovrannaturale è spesso la scorciatoia più comoda che hanno le menti pigre per trovare le risposte alle domande insolute che accompagnano la nostra intera esistenza.
L'isola che non c'è, anzi che non ci dovrebbe essere, sembra però portarmi fortuna: si alza un po' di vento e posso quindi spegnere il motore e ritrovare il silenzio perfetto della navigazione a vela.

Luciano Piazza

La vela di Odessa

Una navigazione tra le acque
e la storia del Mar Nero e dell'Egeo.

Prefazione di Simone Perotti

Luciano Piazza, cinquantenne romano, amante del mare, della vela, della letteratura, della storia. Ex-piccolo imprenditore, da alcuni anni ha mollato il lavoro prima che il lavoro mollasse lui, per dedicarsi alla navigazione e alla scrittura.
Trascorre circa sei mesi l'anno in mare sulla sua Piazza Grande e ha navigato in tutto il Mediterraneo e in Atlantico orientale, spesso in solitaria.
Con l'editore Il Frangente ha pubblicato due libri: Rotta a Levante (2016) e Rotta a Ponente (2017), che raccontano rispettivamente le sue navigazioni da Roma a Istanbul e da Marsala a Lisbona.
Il testo pubblicato è estratto dal volume La vela di Odessa (ISBN 9788827859346) acquistabile sul sito www.laveladiodessa.it

Diritto di riproduzione concesso esclusivamente alla rivista della Lega Navale di Agropoli per il numero del 21 dicembre 2018.
È vietato ogni altro utilizzo senza il consenso scritto dell'autore.
[N.d.R.]

CON "PIAZZA GRANDE" SOTTO IL PONTE DEL BOSFORO

GIUSEPPE **BRANCACCIO**

PIÙ PLASTICA CHE PESCI!!!

Un'emergenza senza fine

Tra pochi anni nel mare ci saranno più pezzi di plastica che pesci. A lanciare l'allarme è uno studio fatto dalla FAO, l' Organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura, secondo la quale, tra trentacinque anni, la quantità di plastica in mare sarà superiore a quella del pesce. Stando a quanto riferito dai ricercatori, il rapporto tra le tonnellate di plastica presenti negli oceani e il pesce pescato, attualmente, è di uno a cinque, ma sta diminuendo a ritmo frenetico: nel 2025 questo rapporto sarà di uno a tre. In pochi decenni il quantitativo di pesce presente nel mare sarà inferiore rispetto a quello dei rifiuti di plastica.
Secondo Legambiente, poi, il 96% dei rifiuti galleggianti in mare è composto da plastica (di cui il 16% sono buste) che l'89% della fauna marina rischia di ingerire.
Nel grande mondo dei rifiuti di plastica occorre fare una distinzione netta fra macroplastiche e micropastiche.

MICROPLASTICHE RACCOLTE NELL'OCEANO PACIFICO DAL VELIERO DI TARA EXPEDITIONS FOUNDATION

VOLONTARI IMPEGNATI NELLA RACCOLTA DI PLASTICA A NARDÒ IN PUGLIA

OGNI ANNO OTTO MILIONI DI TONNELLATE DI PLASTICA FINISCONO IN MARE E SI RACCOLGONO IN CINQUE GRANDI AREE DEL PIANETA FRA CUI L'OCEANO PACIFICO, IN UN'AREA COMPRESA FRA RA IL 135° E IL 155° MERIDIANO OVEST, E FRA IL 35° E IL 42° PARALLELO NORD

L'ESTENSIONE DEL "PACIFIC GARBAGE PATCH" È STIMATA FRA I 700.000 KM^2 E I 10 MILIONI DI KM UNA SUPERFICIE CHE VA DALLA PENISOLA IBERICA A TUTTI GLI STATI UNITI

LA BONIFICA DELL'ESTERO DE PACO A MANILA NELLE FILIPPINE

Le prime sono quelle che superano i 5 millimetri in lunghezza o in diametro. Le seconde, invece, sono quelle che stanno al di sotto di queste misure. Le microplastiche, cioé quelle con dimensioni inferiori ai 5 mm, a loro volta si frammentano in nanoplastiche, addirittura invisibili all'occhio umano, rilasciando in mare composti chimici tossici

Mentre le prime intrappolano pesci e tartarughe, le seconde sono quelle più pericolose perché sono così piccole da poter essere ingerite dagli animali. Secondo il rapporto di Greenpeace, sono almeno 170 gli organismi marini che certamente ingeriscono i frammenti plastici disseminati in ogni mare del mondo.

Si parte dal plancton e di finisce ai pesci che poi finiscono nei nostri piatti come il tonno, il pesce spada, la spigola, i granchi, le aragoste o gli scampi. Per queste specie, l'ingestione avviene attraverso la bocca. Mentre per le cozze, le vongole o altri molluschi la contaminazione si ha nel momento in cui questi filtrano l'acqua di cui si nutrono, senza riuscire a eliminare le microplastiche

Durante lo studio dello stomaco di tonni e pesci spada del Mar Mediterraneo i ricercatori hanno rinvenuto al loro interno delle palline bianche che di fatto li avvelenano.

Si tratta, in gran parte, di residui di materiali che provengono dai tubetti di creme «scrub» e dentifrici. Plastica che vanno a sommarsi a buste e tappi seguendo questo rapidissimo percorso: prima nelle fogne o sulle spiagge e poi direttamente a mare

La maggior parte delle plastiche ritrovate è del polietilene (PE), ovvero il polimero con cui viene prodotta la maggior parte del packaging e dei prodotti "usa e getta".

Senza contare l'enorme quantità di animali marini di vario genere che muore sia per l'ingerimento delle microplastiche che per il soffocamento causato dal restare impigliati negli involucri nei quali, per loro malasorte, si imbattono comunemente.

Ma cosa succede nell'organismo umano una volta ingerito del pesce contaminato? Non essendo stato apportato uno studio approfondito si può stilare un elenco di sostanze che oltre ai pesci, sono nocive anche per la salute dell'uomo: bisfenolo A (BPA), nonilfenoli (NP), ftalati, polibromo difenil eteri (PBDE), idrocarburi policiclici aromatici (IPA), policlorobifenili (PCB), residui di pesticidi e gli esaclorocicloesani (HCH)....e cosi via

Noi amanti del mare possiamo fare qualcosa? Possiamo ridurre il consumo di plastica? Qualcosa possiamo fare

Scegliamo i mercati rionali, evitiamo i prodotti eccessivamente imballati e quando andiamo a fare la spesa portiamo con noi delle borse di stoffa ogni volta che è possibile;

usiamo un termos o una bottiglia riutilizzabile al posto delle bottigliette d'acqua di plastica;

evitiamo le cannucce di plastica, quando non strettamente necessario;

Diciamo addio a piatti, posate e bicchieri di plastica "usa e getta". Anche il gusto ne guadagnerà.

Cerchiamo di cucinare il più possibile senza esagerare con il cibo da asporto.

Scegliamo negozi che promuovono ingredienti sfusi e pochi imballaggi.

Ogni volta che ci imbattiamo in un recipiente o imballaggio di plastica chiediamoci se davvero ne abbiamo bisogno o se ci sia un'alterativa.

A.R. **BURGHARDT**

STORIA DI UNO SCAMPATO NAUFRAGIO

Grazie a San Nicola, protettore dei marinai

Tanto tempo fa i marinai attraversavano i mari a bordo di navi che navigavano con grandi vele, e solo la forza del vento spingeva le loro imbarcazioni di porto in porto. Nacque allora la storia di San Nicola, il Vescovo di Myra, Santo Patrono dei marinai.

Un giorno, una grande nave, bella, ben attrezzata e con un equipaggio bravo e forte, dopo aver doppiato il capo di Buona Speranza e risalito l'Atlantico attraversò tutto il Mediterraneo per raggiungere Costantinopoli. A bordo aveva ricchi tesori d'Arabia e il suo capitano era un vecchio ed esperto marinaio.

Il porto di scalo non era lontano, ma a un tratto il cielo si oscurò, il vento aumentò e le creste delle onde iniziarono a frangere diventando bianche e spumeggianti. Il capitano, che era già sopravvissuto a maltempi simili, sapeva cosa fare: prese il governo del timone, ordinò di ridurre le vele e proprio mentre il vento soffiava più forte girò la prua della nave mettendo il mare al suo mascone. I marinai obbedirono agli ordini ma il vento si arrabbiò sempre di più, si trasformò in una tempesta e cominciò a fischiare talmente forte che finì con lo strappare le parole dalla bocca del capitano. La nave combatteva senza sosta contro la tempesta, e onde alte come delle montagne si abbattevano sul ponte della nave mentre il capitano, a gambe larghe, manovrava la ruota aiutato dal più esperto dei suoi timonieri. La pioggia cadeva incessantemente sulle loro teste, la nave iniziò a imbarcare acqua e all'improvviso calò un buio profondo, come quello di una notte senza la luna e senza stelle. Ad un tratto un'onda gigantesca si ruppe contro la nave. Il legno ebbe un forte gemito e uno scossone attraversò lo scafo facendo sobbalzare tutto l'equipaggio. Il fischio assordante del vento si confondeva con quello degli scricchiolii della nave quando, improvvisamente, partì un'enorme scheggia di legno e l'albero di maestra, che fino ad allora aveva garantito la navigazione, si spezzò a metà. Gli uomini corsero a tagliare con le asce il sartiame per far cadere in mare il legno rotto. Ma, prima che ciò accadesse, arrivò una seconda gigantesca onda che lo scaraventò in aria per farlo poi ricadere violentemente sul ponte, aprendo a tribordo una enorme falla. Il Capitano vide la sua nave perduta, ma poi si ricordò del Vescovo Nicola di Myra e nella tempesta cominciò a gridare "San Nicola, San Nicola! Per favore stai con noi!". I marinai udirono la sua voce, che arrivò fino a prua e, urlando, invocarono anche loro: "San Nicola, San Nicola! Per favore stai con noi!!!". Subito furono abbagliati da un'intensa luce che avvolse tutta la nave, e fra loro si ritrovò un uomo che nessuno aveva mai visto prima. L'uomo venuto dal nulla cominciò a roteare l'ascia e a colpire i grossi cordami di tenuta dell'albero, recidendoli in un sol colpo. A quella vista i marinai ritrovarono il coraggio perduto e tagliarono le ultime cime che ancora tenevano a bordo il pericoloso albero. Finalmente un'onda lo prese e lo portò lontano dallo scafo. Il mare rimase ancora furioso per molte ore ma, a poco a poco, le onde divennero sempre più docili, e gradualmente il vento si calmò fino a quando, finalmente, il sole non riprese a splendere tra le nuvole. Il pericolo era passato. La nave galleggiava sul mare calmo come un uccello tramortito. Molte tavole di legno furono strappate dalla furia del mare, la fiancata di tribordo seriamente danneggiata, il ponte devastato e tutto il carico perso tra le onde. Il capitano passò il governo al timoniere e ordinò ai marinai: "Portatemi l'uomo che ci ha salvato". Ma quell'uomo non c'era più né fu mai più trovato.

Il giorno dopo apparve in lontananza la costa dell'Asia Minore. Una piccola vela, strappata e faticosamente legata al ceppo dell'albero, portò lentamente la nave e il suo equipaggio fino al porto di Myra. I marinai, dopo aver ormeggiato il legno danneggiato, si gettarono nelle loro cuccette, non volevano far altro che dormire. Il capitano e il suo timoniere, invece, raggiunsero la chiesa di Myra per ringraziare i Santi che li avevano salvati dalla tempesta. Al loro arrivo c'era la messa di mezzogiorno e all'altare videro San Nicola, il Vescovo della piccola cittadina, vestito di rosso e con la mitra in mano.

Gli si avvicinarono e riconobbero in lui l'uomo che li aveva soccorsi in mare, quello venuto dal nulla e sparito nel nulla. In poco tempo e ovunque si diffuse leggenda di San Nicola, il soccorritore in mare, e così divenne il patrono di tutti i marinai.

I moderni soccorritori marittimi hanno ancora il loro "filo diretto" con San Nicola, che non è solo il rosso brillante del loro abbigliamento da lavoro quanto, piuttosto, le numerose chiese delle città portuali che portano il suo nome. E poi, nei Paesi Bassi si racconta che la notte fra il 5 e il 6 dicembre San Nicola (che è l'omonimo di Babbo Natale) arriva in barca attraversando il mare e porta regali ai bambini che mettono davanti alla porta di casa piccole barchette di carta invece degli stivali.

Dai tempi di San Nicola di Myra il traffico marittimo è notevolmente aumentato, ma lui oggi ha i suoi validi "assistenti", i soccorritori in mare. Si stima che ogni giorno escano almeno sei imbarcazioni di salvataggio per interventi in situazioni pericolose o di emergenza in mare. Sono condotte dai moderni soccorritori, marinai sicuramente non in grado di fermare una tempesta come faceva San Nicola ma che, con la sua stessa sua forza, ci vengono in aiuto nel momento di bisogno.

Buon Natale a tutti loro!

© Musei Vaticani.

SAN NICOLA SALVA UNA NAVE DALLA TEMPESTA, GENTILE DA FABRIANO, 1425. MUSEI VATICANI