ACQUA MARINA

Numero Zero

Solstizio d'inverno
22 dicembre 2015

www.leganavaleagropoli.it

ROMA OCEAN WORLD
INTERVISTA A MATTEO MICELI

LE PRATERIE DI POSIDONIA
UN PATRIMONIO DA TUTELARE

LA MANUTENZIONE DEL WINCH

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

INDICE

PRIMA PAGINA

COSA SIAMO E COSA DOVREMO ESSERE

PAG. 4

IL REPORTAGE

MATTEO MICELI

PAG. 8

AMBIENTE

LA POSIDONIA OCEANICA

PAG. 18

LA SEZIONE LNI 26

MESSAGGI IN BOTTIGLIA 29

LIBRI DI BORDO 30

IL DIRITTO 32

SCATTO D'AUTORE 34

STORIE DI MARE 36

SALUTE E BENESSERE

UN MARE... PER MANGIARE

PAG. 22

FAI DA TE

LA MANUTENZIONE DEI WINCH

PAG. 24

Contributi di:
Emilio Avallone
Giuseppe Brancaccio
Salvatore D'Aniello
Antonio Del Baglivo
Aldo Fiorito
Carlo Gagliardi
Ciccio Garofalo
Raffaele Quintaluce
Andreas Ryll

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

Crediti fotografici:
Massimo Vicinanza: copertina, 3, 4, 6, 7, 22, 23
Giuseppe Brancaccio: 2, 6-7
Matteo Miceli: 2, 8-17
Gabriele Procaccini: 3, 18-21
Francesco Spinelli: 19 (alto)
Monica D'Auria: 26
Emilio Avallone: 30-31
Mia Berg: 33
National Maritime Museum, London: 33
ITLOS: 34-35
Assessorato al Turismo e ai Beni Culturali: 37

Si ringrazia per la collaborazione:
- National Maritime Museum of London
- International Tribunal for the Law of the Sea

MASSIMO VICINANZA

EDITORIALE

Acqua Marina, il nuovo magazine della sezione di Agropoli della Lega Navale Italiana, ha un taglio moderno e dinamico, con molti articoli piacevoli da leggere e sempre accompagnati da immagini di alta qualità.
È un progetto editoriale nato per essere in linea con la costante crescita qualitativa che da alcuni anni caratterizza l'intera attività della sezione.
In questa rivista racconteremo il mare e le sue storie più belle, intervisteremo personaggi famosi, daremo consigli utili a velisti e pescatori, proporremo libri per la biblioteca di bordo, suggeriremo gustosi piatti da condividere con i nostri ospiti.
Tutto ruoterà intorno al mare perché è lui il nostro bene comune, il nostro mondo da rispettare, proteggere e consegnare, intatto, ai nostri figli.

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana Sezione di Agropoli
Numero zero in attesa di registrazione
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
Impaginazione grafica e photo editing: Massimo Vicinanza

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

Cosa siamo e cosa dovremo essere

Solidarietà e generosità, ecco le parole chiave per un mare senza barriere

ANTONIO **DEL BAGLIVO**
Presidente LNI Agropoli

GLI UFFICIALI DI REGATA DURANTE LA SECONDA PROVA DEL TROFEO VELICO "NINO RAINIS" 2015

Il nostro Sodalizio rappresenta un fiore all'occhiello tra le associazioni attive sul territorio e, tra le Sezioni Campane dell'organizzazione, siamo stimati per la qualità e il numero delle attività che mettiamo in campo. Il contesto sociale registra, ormai da anni, un soddisfacente grado di coesione e i Soci rispondono in maniera abbastanza compatta alle richieste di collaborazione a tutti i livelli delle nostre attività. In questi anni più volte sono stato destinatario di parole di apprezzamento per il lavoro svolto dalla Sezione. Ne sono stato e sono orgoglioso di condividerne il merito con gran parte di voi. Tuttavia, se osservo con animo distaccato il nostro contesto e le nostre azioni, non posso non notare che agiamo con una modalità esclusiva, quasi accartocciati nel nostro "gruppo", con le nostre passioni e le nostre specifiche esigenze e convenienze. Qualche anno addietro, in un manifesto che pubblicizzava la nostra iniziativa Incontrate la vela ebbi a scrivere "...venite a trovarci, vi faremo conoscere il nostro mondo fatto di snob emarginati...".

Beh! Forse lo siamo ancora veramente, in tutti i campi delle nostre attività; o, quantomeno, credo che così veniamo visti dall'esterno. Quindi, la mia riflessione è "allora c'è un esterno che forse dovremmo coinvolgerlo, farlo partecipare".
Noi siamo un'organizzazione di un certo peso, con molte potenzialità non completamente sfruttate e messe al servizio degli altri. Siamo circa 350 soci, abbiamo una struttura in ambito portuale (pontili, gazebo, sede) di tutto rispetto e le nostre capacità organizzative sono significative. Siamo quindi una realtà solida e in movimento, ma forse dovremmo vitalizzarla e renderla più utile a tutti. Rappresentiamo una realtà dalla quale per noi è impensabile prescindere. Ebbene, dovremmo tendere ad esserlo anche per la società, mettendo a fattor comune il patrimonio di esperienza, generosità e solidarietà che nel tempo, pur se a sobbalzi, abbiamo maturato, e dovremmo farlo nell'interesse generale del territorio.
Noi rappresentiamo una grande risorsa, ma soprattutto un'immensa potenzialità. Da questa consapevolezza possono partire nuove prassi, che siano sempre più terreno di partecipazione generale. Nuove e consolidate prassi di sussidiarietà, là dove, magari, le possibilità dei singoli e le capacità di welfare degli enti non riescono a sopperire.
Oggi, in tempi di crisi, le persone in difficoltà hanno diritto alle opportunità, e il compito/dovere di un'organizzazione come la nostra é di contribuire, nel limite delle possibilità, a rimuovere ciò che impedisce o limita questo accesso

MODELLINI A VELA NEL CAMPO DI REGATA DELLA MARINA DI AGROPOLI

ATLETI IN GARA PER IL TROFEO DI NUOTO PINNATO "PEPPINO TRAPANESE"

I GIURATI IN ATTESA DEI PIATTI CONCORRENTI ALLA FESTA DELLA CAMBUSA 2014

PREMIAZIONE DELLA CLASSE ORC A DEL "CAMPIONATO PRIMAVERILE COSTIERA CILENTANA".
LA XXIa EDIZIONE DEL "TROFEO TREZENE" È STATA ORGANIZZATA DALLA LNI DI AGROPOLI
IN COLLABORAZIONE CON IL CIRCOLO CANOTTIERI
E CON IL PATROCINIO DEI COMUNI DI AGROPOLI E DI CASTELLABATE

alle opportunità. Questo é welfare, questa è utilità sociale; questo ci garantisce di assolvere a quel ruolo importante che ancora ci viene riconosciuto in maniera tangibile (canoni concessori agevolati , canali preferenziali per pratiche ed attività ecc.).

Per queste ed altre ragioni non possiamo correre il rischio di trovarci, come in parte sta già accadendo in altri contesti non distanti da noi, in un sistema "da commercianti" del welfare: chi ha soldi per partecipare, partecipa. Chi non ne ha resta fuori.

Non basta esserci, occorre anche proporsi in qualità di volontari sociali appartenenti ad un sodalizio dinamico che sa costruire eventi, opportunità e solidarietà.

Capisco che, per alcuni di noi, a volte la partecipazione é un esercizio ancora troppo "costoso" e difficoltoso. Ci toglie tempo. Toglie tempo alle nostre passioni, si sovrappone ai molti impegni che ciascuno di noi deve affrontare quotidianamente. Tuttavia abbiamo il dovere, in ragione della visibilità che aumenta, di accrescere la nostra capacità di sviluppare e offrire servizi socialmente utili.

La capacità partecipativa non é solo farsi vedere alle assemblee ed essere presenti agli eventi più importanti della vita associativa. Occorre soprattutto agire nel proprio territorio, nel contesto sociale delle relazioni.

Ciò vuol dire in primo luogo sviluppare la tendenza

VIII EDIZIONE DI "PAGAIANDO TRA LE VELE"
DURANTE IL XIV TROFEO A.I.L. UNA VELAGGIATA PER LA SOLIDARIETÀ.
UNA MANIFESTAZIONE DELLA NOSTRA SEZIONE SVOLTA IN COLLABORAZIONE
CON L'ASSOCIAZIONE ITALIANA CONTRO LE LEUCEMIE E I LINFOMI

a segnalare necessità e disagi e a proporre iniziative.

Questa é una forte caratterizzazione che deve essere visibile sul territorio. Le sfide che ci aspettano necessitano di un percorso che deve penetrare nuovi scenari. Scenari che richiederanno grande compattezza, flessibilità e disponibilità ad impegnare un poco di risorse personali per gli altri.

Dobbiamo costruire, facendo tesoro di ieri, usando la nostra esperienza, immaginando, progettando ed esplorando un futuro in cui ognuno di noi sarà un piccolo tassello di un generale mosaico in un quadro di utilità sociale che sarà indispensabile aggregare.

Sarà necessario aprire maggiormente i nostri "santuari" esclusivi a beneficio di chi ce lo chiederà, di coloro che noi capiremo "bisognosi". Più attenzione ai bambini provenienti da nuclei disagiati, ai disabili, alle associazioni che si occupano di tematiche sociali e ambientali.

I Soci che agiscono in ambito scolastico (docenti, componenti dei consigli di istituto, ecc.) potrebbero essere una testa di ponte dell'organizzazione, nell'attività di contatto e di organizzazione delle opportune iniziative.

Magari avremo una gara di pesca, una veleggiata o una serata di taglio diverso, ma daremo delle opportunità e potremmo essere orgogliosi di quanto finora (un poco generosamente) ci viene riconosciuto.

ANDREAS **RYLL**
Blogger
www.bordreporter.com

ROMA OCEAN WORLD

Il giro del mondo di Matteo Miceli su un'imbarcazione sostenibile

La sfida termina dopo 27mila miglia con il naufragio dell'ECO40 al largo delle coste brasiliane

DA ROMA A ROMA SENZA ASSISTENZA E SENZA SCALO, IN TOTALE AUTONOMIA ENERGETICA E ALIMENTARE AD IMPATTO ZERO

"Con la Roma Ocean World voglio dimostrare che esiste un modo diverso di navigare in altura, dove la tecnologia è al servizio dell'uomo e dell'ambiente"

IL 19 OTTOBRE 2014 A RIVA DI TRAIANO

La Roma Ocean World, in cui Matteo Miceli ha affrontato per la prima volta il giro del mondo, in solitaria, senza scalo e senza assistenza su una barca a vela di Classe 40 è cominciata il 19 ottobre 2014, con partenza e arrivo a Riva di Traiano (Provincia di Roma).
Un'avventura che l'eco-velista di Ostia ha condotto a bordo della sua ECO40 percorrendo circa 27.000 miglia nautiche con la circumnavigazione dei "Tre Capi", Capo di Buona Speranza, Capo Leeuwin e Capo Horn.
A bordo Matteo aveva un orto da coltivare, due compagne di viaggio speciali, le galline La Bionda e La Mora, e il meglio della tecnologia e della ricerca italiana.
L'ECO 40 è stata realizzata con la tecnica dell'infusione sotto vuoto di resina epossidica e armata con albero e bompresso in carbonio.
La barca era dotata di pannelli fotovoltaici calpestabili, due generatori eolici e due idroturbine che trasformavano in energia elettrica il movimento dello scafo. L'energia prodotta a bordo veniva accumulata in un pacco batterie al litio e l'illuminazione era interamente costituita da led ecologici. Un motore elettrico da 7 KW permetteva le manovre in porto.

LA DIETA OCEANICA:
PESCE FRESCO E GERMOGLI DI SOIA

30 GENNAIO 2015
IN ROTTA VERSO LA NUOVA ZELANDA

Il sistema di acquisizione dati di bordo e il software di controllo sono stati progettati e realizzati dagli ingegneri dell'Università "La Sapienza" di Roma. Il nutrimento di Matteo era invece assicurato dall'orto coltivato a germogli di soia, lenticchie e grano. L'orto era illuminato artificialmente ed irrigato con acqua di mare desalinizzata. Le proteine necessarie alla sopravvivenza venivano integrate con quelle fornite dalla pesca e con le uova delle galline.

Al suo 145° giorno di navigazione, a due settimane dall'arrivo e dopo complessivamente circa 25.000 miglia, il viaggio è drammaticamente terminato in pieno Oceano Atlantico, appena due giorni dopo aver riattraversato l'Equatore.
La sua barca ha perduto la chiglia e si è capovolta.
Matteo, proprio quella mattina del 13 marzo 2015, aveva parlato al telefono satellitare con l'amico Valerio Brinati, contitolare dei Cantieri D'Este.

Tweet del 1° gennaio 2015: Raffiche a più di 65 nodi per 12h! Brava Eco40 anche questa l'abbiamo superata #vela #romaoceanworld #sailingalone #Sailing

19 OTTOBRE 2014
ECO40 PARTE DAL PORTO DI RIVA DI TRAIANO

Gli aveva raccontato di avere strane difficoltà col timone, di sentire la barca rispondere male. "Forse il pilota automatico", pensava. Successivamente, il segnale dell'EPIRB, il trasmettitore satellitare di emergenza che Matteo aveva a bordo e che entra in funzione quando c'è una situazione di pericolo, si attiva
Da qui l'SOS, la richiesta di soccorso. Matteo è stato salvato dal cargo Aramon comandato dal capitano russo Salovatov. Aveva da poco doppiato Capo Horn aggiungendosi ai pochi italiani che lo hanno attraversato in solitario (il sesto, insieme a nomi del calibro di Fogar, Bianchetti, De Gregorio, Soldini). Dopo quattro anni spesi per preparare la sua impresa ha dovuto abbandonare la barca lasciandola alla deriva in pieno Atlantico. Al suo rientro Matteo Miceli ricorda così quei momenti drammatici. "Ho aperto subito l'oblò esterno per fare uscire la Mora e l'ho lasciata sopra ad una parte asciutta. Sono uscito dall'oblò di poppa per aprire l'autogonfiabile, recuperare le sacche di sopravvivenza e altro materiale.

26 GENNAIO 2015. AGO DA VELA E GUARDAPALMO
PER CUCIRE UNO STAPPO AL FIOCCO

IN ATLANTICO RISALENDO DA CAPO HORN
A CIRCA 1000 MIGLIA DA MONTEVIDEO

Facendo avanti e indietro attraverso l'oblò mi sono tagliato in diversi punti. Poi sono rientrato per andare a recuperare la Mora, ma purtroppo non ce l'ha fatta.
Comunque sono stato molto fortunato perché quando la barca si è capovolta era giorno, in condizioni meteo favorevoli e con una nave che viaggiava a meno di 40 miglia di distanza da me."

Laggiù in fondo, Capo Horn. E ora si risale. #romaoceanworld #sailingalone #eco

VENERDI 13 MARZO 2015
MATTEO MICELI FA NAUFRAGIO
AL LARGO DELLE COSTE DEL BRASILE

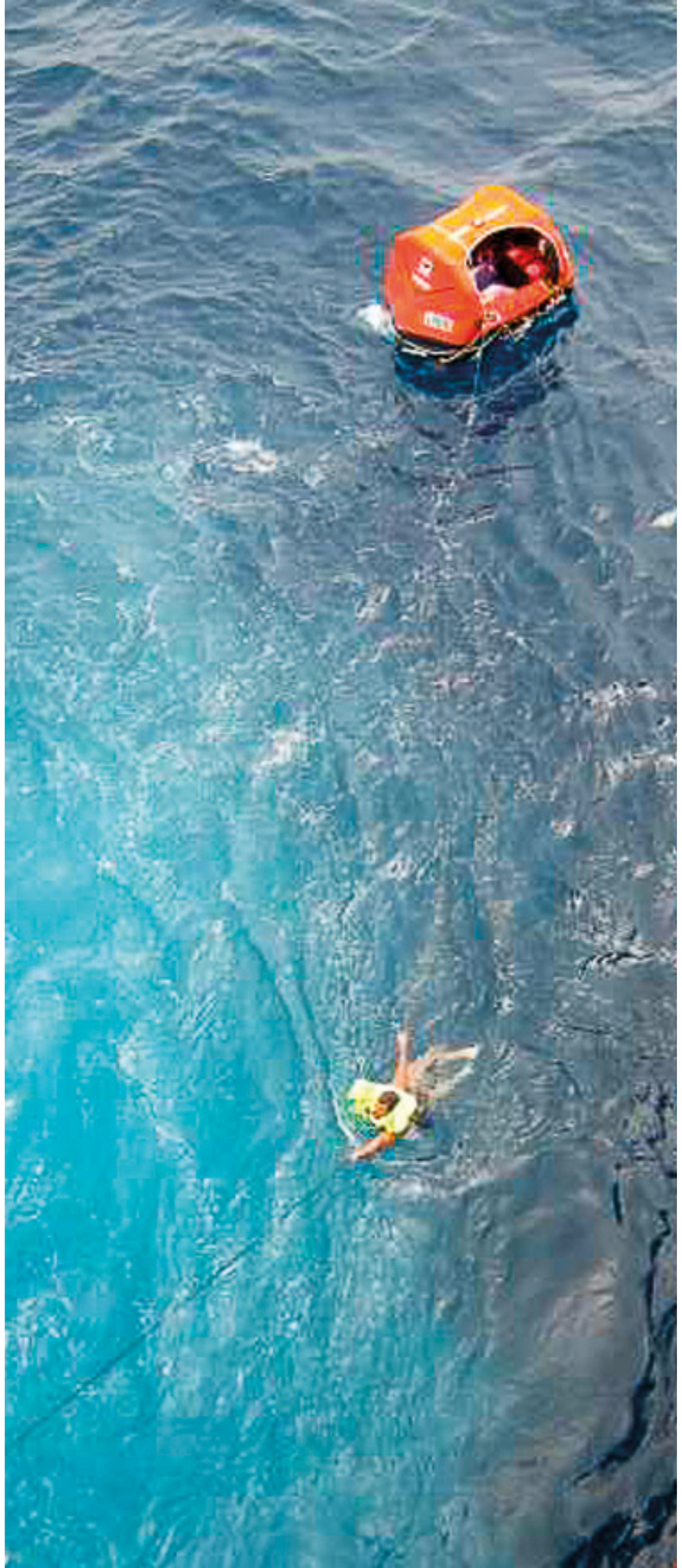
MATTEO MICELI

DI **ANDREAS RYLL**

Matteo, a distanza di sei mesi dal naufragio nelle acque dell'Atlantico ritroviamo la tua barca ECO40 in banchina. Com'é andato il recupero? L'imbarcazione ha riportato molti danni?

La barca è finalmente tornata a casa. Purtroppo è molto danneggiata, solo lo scafo è rimasto integro. Ho perso tutta l'attrezzatura elettronica, l'albero, le vele, l'attrezzatura in coperta. E anche sottocoperta è tutto devastato e ben poco si è salvato. Con mio grande dispiacere anche i pannelli solari, le idro-turbine ed i generatori eolici sono andati persi; qualche pannello solare è stato risparmiato dal mare, ma purtroppo è inutilizzabile. D'altronde la barca è rimasta per oltre due mesi alla deriva nelle acque dell'Atlantico prima che riuscissimo a recuperarla.
Il primo tentativo di recupero è andato male. A poche settimane dal naufragio sono tornato in Brasile insieme una squadra di amici ma qualcosa è andato storto; il segnale del tracker si era spento e non siamo stati in grado di ottenere la posizione della barca.

Ho pensato immediatamente che il tracker si fosse perso durante il naufragio ma ho scoperto poi in seguito che si era solo spenta la pagina web della società che gestiva il sistema.
Poi un mese e mezzo dopo è avvenuto il ritrovamento; un peschereccio d'altura aveva avvistato la barca. Nello stesso periodo dell'avvistamento passavano in quella parte dell'Atlantico le barche partecipanti alla Volvo Ocean Race per la tappa da Itajai in Brasile a Newport negli Stati Uniti ed una di loro, la spagnola MAPFRE, è stata contattata via radio dal peschereccio. Immediatamente è stata avvisata la sede operativa della Volvo Ocean Race e così ho finalmente saputo la posizione della mia barca.
Durante le settimane di deriva la ECO 40 è stata trascinata dalle correnti e dagli alisei per circa 400 miglia verso le coste del Brasile. Avrei voluto ringraziare personalmente l'equipaggio del peschereccio, ma non sono riuscito ad incontrarli, almeno per ora.



A quali attività ti sei dedicato dopo il recupero?

Oltre alla regata Palermo-Montecarlo a cui ho partecipato assieme Mario Girelli sulla Patricia II - una Classe 40 - dove abbiamo ottenuto un buon risultato, ho anche preso parte all'iniziativa "Carthago Dilecta Est - Liberi di navigare", una regata che unisce il Comune di Fiumicino con la Tunisia. Ho fatto molto sport in diverse discipline tra cui la bici e la corsa. Insomma ho passato molto tempo all'aria aperta e nella natura.

Quali sono i tuoi prossimi progetti con la ECO40?

Il mio obiettivo è rimettere la barca in condizione di essere autosufficiente, il che significa nuovi pannelli solari, idro-turbine e pale eoliche. È un'operazione ancora molto costosa ma non mi voglio arrendere. Sono ora in attesa di risposte da parte di alcuni sponsor tecnici. Questa barca ha fatto migliaia di miglia nell'Atlantico, nell'Oceano Indiano e nel Pacifico e merita di essere ricostruita. È tra le poche barche della sua classe che ha navigato tre capi del globo terrestre e può navigare ancora per il progetto ecologico per cui è stata progettata, cioè essere una barca completamente autosufficiente.

L'assicurazione ha rimborsato i danni?

Si, l'assicurazione Euro-American del gruppo Lloyd's mi ha rimborsato tutto l'importo della polizza. Ho trovato una compagnia assicurativa molto disponibile anche se all'inizio della fase dei recuperi erano preoccupati per il costo dell'operazione. Ovviamente ho dovuto impegnare una parte del rimborso per coprire i costi del recupero che sono stati cospicui.

Che significato hanno disegni sullo scafo??

Sono partito per la Roma Ocean World con questi disegni già serigrafati sulle murate della barca. L'idea era di rappresentare lo

spirito del mio viaggio intorno al mondo con una barca a vela energeticamente autosufficiente grazie ad un equipment di fonti rinnovabili installato a bordo. Dal momento che ho imbarcato due galline ho scelto di raffigurarne una sui pannelli solari – la Bianca – che rappresentasse la barca come una casa mentre il pescecane che passa da poppa a prua voleva trasmettere l'immagine dell'autosufficienza alimentare poiché il pesce pescato durante il viaggio è stato fondamentale per la mia sopravvivenza.

Quali sono i tuoi prossimi progetti?

Ho avuto l'idea di realizzare una regata intorno al mondo con altre barche della classe 40 in solitaria, non-stop e senza assistenza tecnica sulla stessa rotta che ho fatto con la Roma Ocean World, che poi è la stessa della Vendèe Globe, però con partenza ed arrivo sulle coste del Mediterraneo, vicino Roma. La partenza dovrebbe essere a Settembre 2018, ma questa volta sarà un'avventura in competizione e condivisa con altri.

Puoi già farci qualche nome interessate?

Mario Girelli, Gaetano Mura ed altri velisti francesi che hanno manifestato il loro interesse. Ci potrebbe essere anche Sergio Frattaruolo. Credo che ci sia anche un interesse da parte della Classe 40 francese di prendere parte a questo giro intorno al mondo. Purtroppo non ho ancora conosciuto personalmente i grandi nomi della vela d'altura francese anche perché non ho mai partecipato ad una competizione nella classe 40. I miei progetti – sin dall'inizio del mio percorso – sono andati in un'altra direzione. Mi piace molto questa classe e non vedo l'ora di rimettere in piedi la mia ECO40. La classe 40 è molto cresciuta negli ultimi anni e a mio parere manca un giro del mondo in solitaria senza stop-over per questa classe..

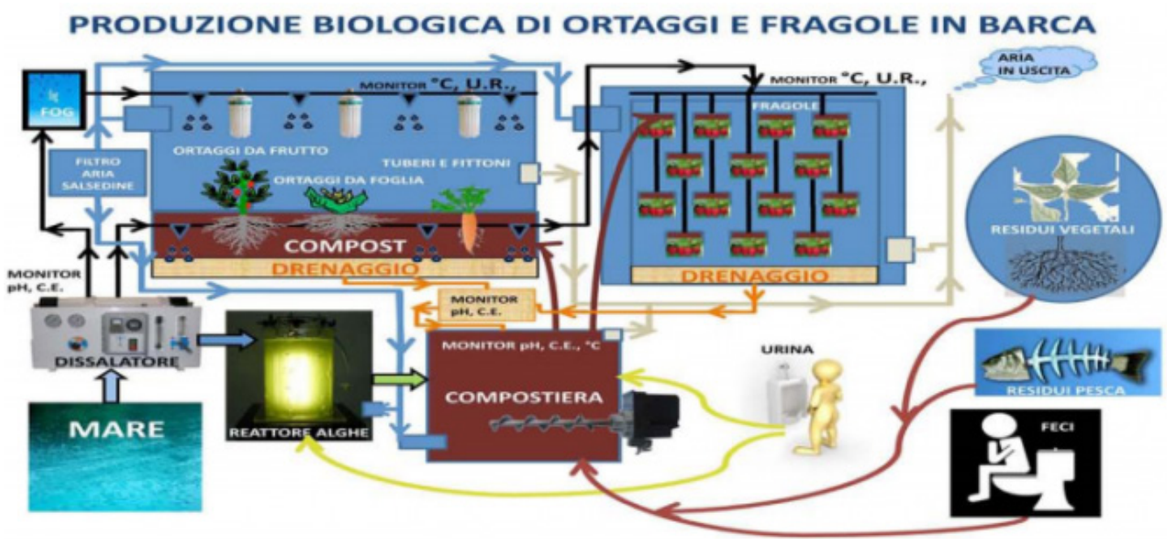
Per realizzare questa competizione per barche in autosufficienza ti aiuterebbe una partnership con un'azienda attiva nel campo delle energie rinnovabili?

Ci sarebbe d'aiuto. Per avere una barca autosufficiente come la mia ECO40, oggi come oggi si richiede ancora un budget alto. L'attrezzatura ha un suo costo. Personalmente porterò avanti questo progetto perché l'ho sperimentato durante la Roma Ocean World e mi é piaciuto moltissimo. Per l'idea della regata intorno al mondo nel 2018, le barche non devono per forza essere del tutto autosufficienti. Sicuramente per i pannelli solari, le idro-turbine e il resto dell'attrezzatura il costo è alto, ma con degli sponsor tecnici oppure un partner, come accade per la Vendée Globe o la Volvo Ocean Race, tutto può cambiare ed essere realizzabile. Credo che ci sia un buon interesse, ma nel frattempo, vorrei parlare con i rappresentanti della Classe 40..

Il Race Director Knud Frostad della Volvo Ocean Race ha dichiarato che nella prossima edizione 2017/18 è pensabile inserire alcuni micro

16 FEBBRAIO 2015: IL PASSAGGIO DI CAPO HORN

21 MAGGIO 2015
L'ECO40 AL LARGO DELL'ARCIPELAGO FERNANDO DE NORONHA
A CIRCA 300 MIGLIA DALLE COSTE BRASILIANE



impianti di energia rinnovabile a bordo delle VOR65. Cosa ne pensi?

Credo che per le competizioni di vela performativa non sia solo un problema di costi ma anche di pesi a bordo. E anche se con la ECO40 siamo ancora in una fase di sperimentazione abbiamo già ottenuto buoni risultati in termini di prestazioni della barca. Non so se ciò basta per una competizione come la Volvo Ocean Race , ma personalmente sono molto soddisfatto. Tutti gli elementi tecnici a bordo hanno prodotto tantissima energia per gli impianti come ad esempio, il freezer e il dissalatore per l'acqua potabile.

Quali sono le tue prossime sfide con l'ECO40?

Mi piacerebbe fare un percorso adatto con la ECO40 in vista del progetto di una nuova RomaOceanWorld - Classe 40. Sto pensando di partecipare alla Route du Rhum e Transat Jacques Vabre per testare la mia barca in una regata altamente competitiva. Quello dell'agonismo è un aspetto che mi manca e la mia ECO40 può dare tanto. Per molti mesi questa barca è stata la mia casa e voglio assolutamente rimetterla in ordine.

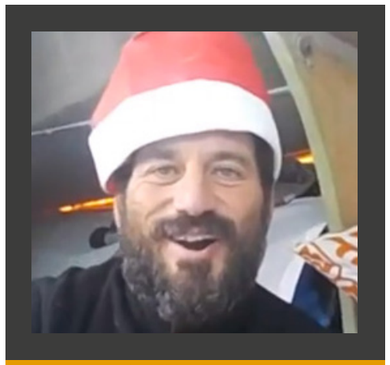
In un tuo prossimo viaggio ci saranno di nuovo delle galline a bordo?

La gallina è l'animale più adatto per un viaggio in mare, ce lo insegnano gli antichi navigatori; la galline consumano poco e danno molto. La Mora e La Bionda si sono ben adattate a bordo e finché non siamo entrati nell'Oceano Indiano, passando dai 30 gradi dell'Atlantico ai pochi gradi nei "Roaring Forty" gli animali se la sono cavata bene. Sono convinto che La Bionda sia morta di freddo. La Mora, purtroppo, è annegata nel naufragio..

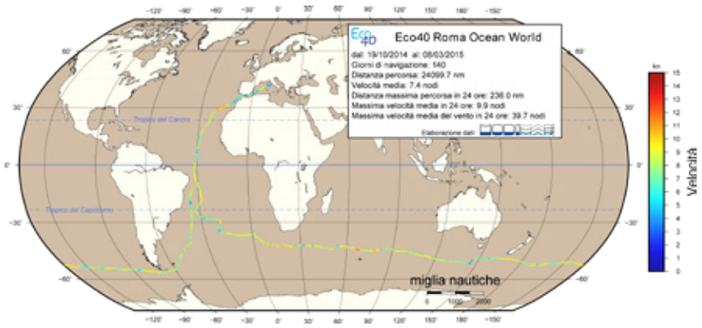
Cosa è cambiato in te dopo quest'avventura in solitario intorno al mondo?

L'esperienza del naufragio la prendo come un segno del destino. È la natura stessa ad insegnarci a rispettarla in tutti i suoi aspetti. Dopo oltre sei mesi in solitario per mare ho molto più al cuore l'ecosistema in cui vivo. Abbiamo raccolto dati scientifici importanti che l'Istituto di Ricerca dell'Università di Roma sta ancora analizzando. La barca ed io eravamo come una boa oceanografica che ha raccolto dati nel Southern Ocean mai analizzati prima, come ad esempio l'altezza delle onde. L'azienda LEICA ci ha fornito tre GPS che hanno registrato tutte le onde, oltre alla temperatura esterna e l'intensità e direzione dei venti, inviando questi dati ogni giorno ai ricercatori dell'Istituto universitario. E l'Agenzia Spaziale Italiana mi ha monitorato via satellite prendendo la mia ed ha usato la barca come riferimento per misurare posizione e dimensione degli Iceberg.

19 OTTOBRE 2014
L'INIZIO DELLA ROMA OCEAN WORLD

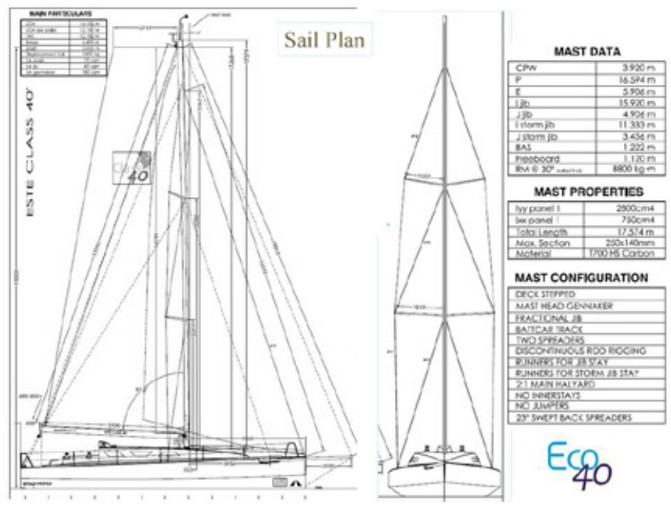


NATALE 2014



Per concludere ho una domanda per te da parte di una ragazzina di 10 anni. Matteo, hai visto molta spazzatura e plastica nei oceani?

Si, ho visto diversa spazzatura ed anche tanta plastica galleggiare sulla superficie dell'acqua. Per capirne la quantità ho dovuto arrampicarmi sull'albero e una volta su mi sono reso conto che più ci si avvicina alle coste, più spazzatura si vedeva . E ricordo anche la mattina i cui ho trovato tutto lo scafo imbrattato di catrame, sicuramente causato dallo scarico illegale in mare, e che ho dovuto rimuovere manualmente.

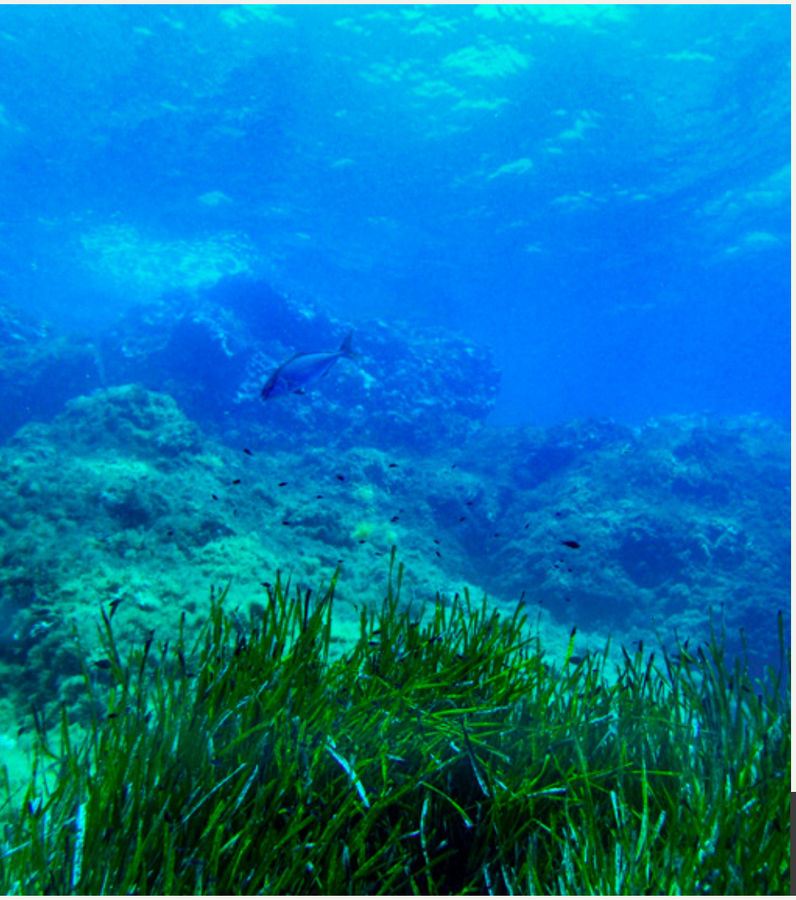


SALVATORE **D'ANIELLO**
Ricercatore
Stazione Zoologica
Anton Dohrn- Napoli

EMERGENZA

LA POSIDONIA OCEANICA

FONDAMENTALE PER L'ECOSISTEMA, LA SUA PRESENZA NELLE NOSTRE ACQUE È IN COSTANTE RIDUZIONE A CAUSA DEGLI INTERVENTI INCONTROLLATI DELL'UOMO



Non tutti sanno che la Posidonia oceanica è una vera e propria pianta come quelle comuni che conosciamo a terra, e non affatto un'alga, adattatasi al mondo marino durante l'evoluzione di milioni di anni. Pertanto la Posidonia possiede radici, fusto e foglie nastriformi, che possono raggiungere una lunghezza superiore al metro. Alle nostre latitudini la fioritura avviene generalmente nei mesi autunnali (settembre-ottobre), mentre i frutti maturano in tarda primavera da marzo a giugno. Cresce spontaneamente solo nel Mediterraneo dove è presente lungo circa il 50% della linea di costa.
Negli ultimi decenni, sebbene le praterie di Posidonia oceanica siano usate per definire i confini delle aree marine protette da istuituire, si assiste, purtroppo, ad una loro progressiva riduzione dovuta prevalentemente alle attività antropiche, in primis l'eccessiva urbanizzazione e lo sfruttamento incontrollato dell'habitat naturale.

UNA PIANTA ENDEMICA DEL MEDITERRANEO PROTETTA DALLE CONVENZIONI DI BARCELLONA (1978) E DI BERNA (1979) E DALLA DIRETTIVA "HABITAT" 92/43/CEE

LE BANQUETTES DI POSIDONIA OCEANICA SONO LA PROTEZIONE NATURALE DEI LITORALI SABBIOSI

LA POSIDONIA PUÒ RAGGIUNGERE LE 1000 PIANTE PER METRO QUADRO FORMANDO QUINDI VERE E PROPRIE PRATERIE COMPATTE MONOSPECIFICHE

Alcune tra le conseguenze più tangibili di tale riduzione incontrollata sono lo spopolamento del fondo marino e la progressiva erosione delle nostre spiagge.
Oggi sono in corso studi estensivi di variabilità genetica volti al conoscimento approfondito di questa specie che risulta vitale per i nostri mari in quanto fornisce l'habitat perfetto a migliaia di specie marine. La Posidonia inoltre svolge l'importante funzione di nursery per gli stadi giovanili di pesci, crostacei e molluschi che trovano protezione nel groviglio infinito della cosiddetta prateria.
Gabriele Procaccini, Ricercatore alla Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli, la studia da decenni ed è uno dei massimi esperti mondiali di piante marine.
Dottor Procaccini, quali programmi di conservazione della Posidonia sono stati messi in atto?
Le attuali strategie di riforestazione sono indispensabili per cercare di porre rimedio ai danni antropici, non a caso oggi tutte le opere costiere sono per legge subordinate a studi di

UN METRO QUADRATO DI PRATERIA PRODUCE FINO A 20 LITRI DI OSSIGENO AL GIORNO

AD OGNI METRO LINEARE SOTTRATTO ALLE PRATERIE DI POSIDONIA CORRISPONDONO DIVERSI METRI DI SPIAGGIA EROSI DALL'IRREFRENABILE MOTO ONDOSO

impatto ambientale. Tali approcci impongono l'obbligo di reimpiantare porzioni equivalenti di praterie rimosse. I programmi di successo hanno messo a punto il reimpianto di piante adulte, spostando ciuffi da un luogo florido ad uno devastato, oppure la crescita di nuove piante in laboratorio a partire da semi, che prevede la raccolta fortuita di semi spiaggiati.

Perché è importante studiare la variabilità genetica della Posidonia oceanica nel Mediterraneo?

Attraverso gli studi avanzati di genetica si potrà determinare la variabilità delle singole popolazioni, da cui si stabilirà la loro diversità. Più è alta la loro diversità genetica tanto più è alta la risposta alle variazioni ambientali, in primis il progressivo e devastante innalzamento della temperatura del mare. In questo contesto ne deriva che le popolazioni isolate sono le più vulnerabili ai cambiamenti ambientali, mentre quelle ricche di caratteri genetici variabili probabilmente saranno capaci da sé di affrontare i mutamenti ambientali.

In definitiva, noi amanti del mare dovremmo sapere che la Posidonia è a tutti gli effetti un indicatore dello stato ambientale e dovremmo tutti contribuire a proteggere questa meravigliosa pianta marina evitando, laddove possibile, ormeggi selvaggi. Basti pensare al suo ruolo essenziale per l'ecosistema marino nonchè alla protezione che la Posidonia offre alle nostre spiagge contro la progressiva erosione.

VIVE IN ACQUE LUMINOSE E SOPPORTA TEMPERATURE FINO AI 28° IL RISCALDAMENTO ECCESSIVO DEL MARE NE COMPROMETTE IRRIMEDIABILMENTE L'ESISTENZA

LA POSIDONIA È UN IMPORTANTE INDICATORE BIOLOGICO CHE SVELA IL GRADO DI INQUINAMENTO DEL MARE

GIUSEPPE **BRANCACCIO**

UN MARE ... PER MANGIARE!

L'importanza di una corretta alimentazione a bordo

"Spezzò il pane per chi diceva ho sete e ho fame ... il vento davanti agli occhi, ancora il sole dietro alle spalle un pescatore". Riprendendo le parole di una canzone storica, si evidenzia subito come un' alimentazione semplice e leggera sia il modo migliore per affrontare una giornata di pesca. Il pane e l'acqua sono due alimenti essenziali che non possono mancare: il pane è nutriente e digeribile, oltre ad essere efficace per il mal di mare o utile per pasturare; l'acqua, invece, di cui importante una buona scorta, è da bere regolarmente per evitare la disidratazione correlata alle condizioni ambientali di temperatura e umidità. Il pescatore, come qualsiasi altro sportivo, ha bisogno di una alimentazione sana ed equilibrata per il proprio benessere fisico in modo da evitare disturbi durante l'attività competitiva o non competitiva. Certo, non c'è una regola comune a tutti, considerando che ogni individuo è diverso da un altro, ma alcuni semplici consigli comportamentali possono essere utili anche per quelli che affermano di "digerire anche le pietre". È importante evitare cibi elaborati, ricchi di grassi che rallentano la digestione e creano quella sensazione di pesantezza o troppo acidi che possono aumentare l'acidità dello stomaco; banditi anche alcolici e superalcolici, mentre è ottimo un te caldo in inverno o qualche succo diluito in acqua minerale in estate. Più comodo e buono un panino, se preparato con gli ingredienti giusti: affettati magri, formaggi light e tanta verdura; per gli spuntini la scelta migliore, seguendo anche la stagionalità, è sempre la frutta ricca in sali minerali e vitamine, per i più golosi qualche biscotto secco, magari allo zenzero, una spezia con aroma gradevole che i marinai cinesi utilizzavano per il mal di mare fin dai tempi remoti. Infatti, se le condizioni meteo cominciano a peggiorare, sottoponendo la barca a beccheggi e rollii, e il mal di mare pian piano avanza, mangiare qualcosa di solido è sempre d'aiuto: pane, fette biscottate, crackers, banana. I vecchi pescatori consigliavano anche una fettina di limone o le alici sotto sale; non dimentichiamo che siamo in mare e da esso viene il pesce ricco di omega 3, i grassi benefici per la prevenzione cardiovascolare, e che rappresenta uno degli alimenti più importanti nella dieta mediterranea che nasce proprio qui in Cilento. Queste giornate trascorse in mare, tra odori e sensazioni, sapori ed emozioni particolari, all'insegna del divertimento, con le giuste scelte alimentare, possono essere una occasione per rigenerare la nostra mente e il nostro corpo: "se penso al mondo come ad una armonia ... l'odore del mare mi calmerà, un giorno normale illuminerà".

I CARBOIDRATI SONO NECESSARI PER DARE ALL'ORGANISMO LA GIUSTA CARICA DI ENERGIA IMMEDIATAMENTE SPENDIBILE IN CASO DI INTENSA ATTIVITÀ FISICA

LE ALICI SONO RICCHE DI GRASSI ACIDI OMEGA-TRE. QUELLE SOTTO SALE VANNO SCIACQUATE BENE PER RIDURRE LA QUANTITÀ DI SODIO, NEMICO DELL'IPERTENSIONE

LA FRUTTA DI STAGIONE È FONTE DI VITAMINE, SALI MINERALI, ANTIOSSIDANTI E FIBRE, TUTTI ELEMENTI NATURALI CHE CONTRIBUISCONO AL NOSTRO BENESSERE

LA DIETA MEDITERRANEA È PARTIMONIO IMMATERIALE DELL'UNESCO

La quinta sessione del Comitato Intergovernativo dell'UNESCO per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale dell'umanità, riunitasi da lunedì 15 a Nairobi in Kenia - per la prima volta in un paese dell'Africa sub Sahariana - per esprimersi su 51 candidature per l'iscrizione alle liste del patrimonio culturale immateriale dell'umanità, sia per la loro urgente necessità di salvaguardia che per il loro status rappresentativo, il 17 novembre ha iscritto la Dieta Mediterranea nella prestigiosa lista. Tale importante riconoscimento, felice coronamento di un iter iniziato quattro anni fa e ripreso con vigore nel 2009, consente di accreditare quel meraviglioso ed equilibrato esempio di contaminazione naturale e culturale che è lo stile di vita mediterraneo come eccellenza mondiale.

L'UNESCO SUL WEB » CULTURE » INTANGIBLE HERITAGE » LISTS » MEDITERRANEAN DIET

Il termine "Dieta" si riferisce all'etimo greco "stile di vita", cioè all'insieme delle pratiche, delle rappresentazioni, delle espressioni, delle conoscenze, delle abilità, dei saperi e degli spazi culturali con i quali le popolazioni del Mediterraneo hanno creato e ricreato nel corso dei secoli una sintesi tra l'ambiente culturale, l'organizzazione sociale, l'universo mitico e religioso intorno al mangiare. La prestigiosa Lista dell'UNESCO, che raccoglie gli elementi del patrimonio culturale immateriale considerati rappresentativi dell'umanità, constava di 166 elementi (tra cui il Tango argentino e la calligrafia cinese) di cui due italiani: l'Opera dei Pupi siciliana e il Canto a tenore sardo. La Dieta Mediterranea si va perciò ad aggiungere come terzo elemento italiano agli altri due.
La Dieta Mediterranea rappresenta un insieme di competenze, conoscenze, pratiche e tradizioni che vanno dal paesaggio alla tavola, includendo le colture, la raccolta, la pesca, la conservazione, la trasformazione, la preparazione e, in particolare, il consumo di cibo. La Dieta Mediterranea è caratterizzata da un modello nutrizionale rimasto costante nel tempo e nello spazio, costituito principalmente da olio di oliva, cereali, frutta fresca o secca, e verdure, una moderata quantità di pesce, latticini e carne, e molti condimenti e spezie, il tutto accompagnato da vino o infusi, sempre in rispetto delle tradizioni di ogni comunità. Tuttavia, la Dieta Mediterranea (dal greco diaita, o stile di vita) è molto più che un semplice alimento. Essa promuove l'interazione sociale, poiché il pasto in comune è alla base dei costumi sociali e delle festività condivise da una data comunità, e ha dato luogo a un notevole corpus di conoscenze, canzoni, massime, racconti e leggende.
La Dieta si fonda nel rispetto per il territorio e la biodiversità, e garantisce la conservazione e lo sviluppo delle attività tradizionali e dei mestieri collegati alla pesca e all'agricoltura nelle comunità del Mediterraneo come nelle zone della Soria in Spagna, Koroni in Grecia, Cilento in Italia e Chefchaouen in Marocco. Le donne svolgono un ruolo indispensabile nella trasmissione delle competenze, così come della conoscenza di riti, gesti tradizionali e celebrazioni, e nella salvaguardia delle tecniche. (Fonte: UNESCO)

RAFFAELE **QUINTALUCE**
Responsabile tecnico
Sea Office - Napoli

IL WINCH

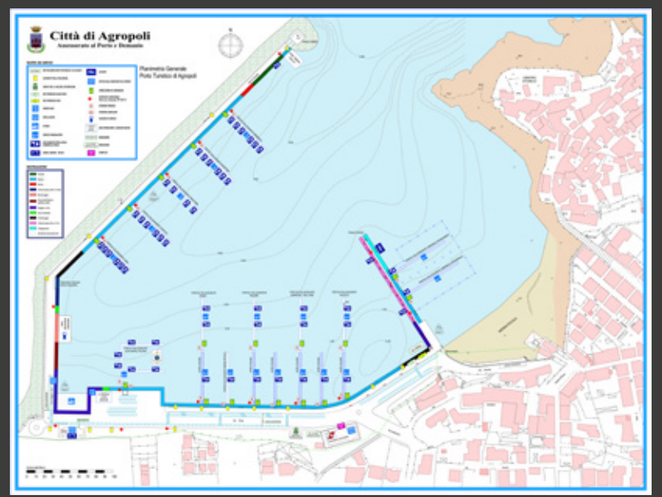
Grasso o olio? Avete mai pensato alla revisione dei vostri winch?

Molto spesso mi capita di parlare con gli armatori di barche a vela che mi raccontano, con dovizia di particolari, di come effettuano la manutenzione annuale del motore della propria imbarcazione, olio, filtri, girante, cinghia… nulla viene tralasciato.
Quando, però, chiedo loro se anche gli altri organi meccanici presenti a bordo godono dello stesso trattamento, mi guardano ammutoliti. "Mi riferisco ai tuoi winch, li revisioni con altrettanta cura ?" "Sì certo", è la risposta più frequente, "di tanto in tanto gli spruzzo un po' di 'bcb' nell'innesto della manovella, tanto poi scende e lubrifica il tutto!".
Eppure i winch per una barca a vela sono un organo meccanico di primaria importanza, dei demoltiplicatori di forza a bassa velocità indispensabili per le nostre manovre. Perciò una manutenzione costante, diciamo almeno una volta l'anno, li preserverà da un cattivo funzionamento che potrebbe compromettere la nostra crociera o, peggio ancora, le nostre performance in regata.
Vediamo come procedere in questa operazione, sicuramente delicata, ma non troppo difficile. Cominceremo con il procurarci i disegni dello spaccato dei nostri winch, ormai disponibili sui siti web dei vari produttori, in questo modo avremo un'idea di quello che ci aspetta e potremo ricomporre il tutto senza errori. Prepareremo poi gli attrezzi che ci occorrono: un giravite a taglio, un set di chiavi a brucola, un contenitore con della nafta, un pennello piccolo, del grasso sintetico e l'olio lubrificante. Per questi ultimi il consiglio è di seguire le indicazioni dei produttori del nostro winch e utilizzare i prodotti che loro suggeriscono.
Ora siamo pronti per il nostro intervento, che consiglio di eseguire su un winch per volta in modo da evitare un'eccessiva confusione fra gli ingranaggi.
La prima operazione che compiremo sarà quella di smontare la campana. Esistono tre principali sistemi di tenuta: una vite posta nell'innesto della maniglia, una ghiera posta intorno all'innesto della manovella oppure un anello di tenuta posto intorno all'albero.

LA MANUTENZIONE ORDINARIA DEI WINCH È UN'OPERAZIONE SEMPLICE ED ECONOMICA.
SE EFFETTUATA CON REGOLARITÀ ALLUNGA LA VITA DELL' ATTREZZATURA E FA RISPARMIARE UN PO' DI SOLDI

Lo spaccato che ci siamo procurati ci aiuterà a capire quale di questi è il nostro sistema di bloccaggio.
Liberata la campana, la solleveremo con cura poiché i cuscinetti centrali potrebbero essere rimasti all'interno e rotolare via cadendo in mare; leveremo quindi i nottolini e le mollette poste nella parte superiore.
Se il nostro winch è a due velocità dobbiamo ora smontare le viti che tengono il supporto della campana e quindi disassemblare gli ingranaggi e i cuscinetti. Smontato il tutto, metteremo i vari componenti nel contenitore con la nafta, e con l'ausilio del pennellino li puliremo dal grasso residuo e dallo sporco. Finita questa operazione, sciacqueremo ogni pezzo con acqua, meglio se tiepida, e lo asciugheremo con uno straccio.
Ora bisognerà osservare accuratamente i vari singoli componenti per verificare la presenza di usure anomale che potrebbero essere indicative di prossime rotture, e prima che ciò avvenga è indispensabile sostituire quanto prima il componente usurato. A questo punto possiamo procedere con il rimontaggio dei vari ingranaggi e dei cuscinetti facendo attenzione, soprattutto, a montare i nottolini nel verso giusto e a lubrificare il meccanismo in questo modo: grasso: una "spennellata" sui cuscinetti e sugli ingranaggi; olio: poche gocce sulle mollette dei nottolini.
Va ricordato che esagerare con il grasso non migliora il rendimento del winch e nemmeno ne allunga i tempi della sua revisione. Inoltre, non usare mai il grasso sui nottolini perché potrebbe causare il blocco degli stessi.
Adesso non ci resta che riposizionare la campana e bloccarla sull'asse. Se il sistema di fermo del nostro winch è del tipo con la vite, non bisogna dimenticare di mettere sulla vite stessa un prodotto anti-salino come l'ottimo "Lanocote" della Forespars. Questo semplice accorgimento renderà sicuramente più agevole il prossimo smontaggio!
Terminata la nostra opera di manutenzione non resta che completare il lavoro con una bella lucidata della campana usando un polish adatto.
Adesso sicuramente i nostri winch gireranno liberi con un piacevole rumore metallico!

LA SEZIONE LNI



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

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

CORSI DI VELA SU OPTIMIST
GIOVANI ASPIRANTI VELISTI SCUFFIANO SOTTO LO SGUARDO "SEVERO" DEI LORO ISTRUTTORI

DUEMILAQUINDICI, UN ANNO RICCO DI INIZIATIVE

***Campionato primaverile Costiera Cilentana**: si è registrata la partecipazione di 29 unità, con equipaggi particolarmente agguerriti, provenienti anche da altri circoli campani, tutti di ottimo livello che hanno entusiasmato i partecipanti, i Soci in assistenza e i numerosi spettatori.*
***Campionato Autunnale**: è in pieno svolgimento e vede la solita e ampia partecipazione, anche da Salerno, a conferma che le nostre manifestazioni sono ben organizzate e piacevoli.*
***La vacanza del sorriso**: in collaborazione con un'associazione del settore abbiamo ospitato un gruppo di ragazzi che uscivano da terapie oncologiche. Unitamente alle loro famiglie sono stati nostri ospiti per una giornata di mare e di vela. Un momento di solidarietà al quale hanno concorso attivamente molti soci, ed ha rappresentato un significativo momento di crescita per ognuno di noi. Un'esperienza che ripeteremo senz'altro.*
***Trofeo AIL- Pagaiando tra le Vele**: la manifestazione, estesa anche alle unità a motore, ha avuto un pieno successo e, senza pesare sulle finanze della Sezione, grazie alla generosità di soci e cittadini ha permesso di devolvere una congrua somma per gli scopi benefici dell'associazione.*
***Scuola di Vela per ragazzini**: Ottima e in incremento, la partecipazione estiva della scuola di vela. Ci aspettiamo un nuovo slancio grazie a contatti già attivati presso le scuole di Agropoli.*
***Avvicinamento alla vela per adulti**: di fatto corsi per patenti nautiche che consentono di avvicinare nuovi soci alla disciplina della vela ed alle attività della Sezione. Su questo particolare comparto stanno sorgendo delle difficoltà di carattere burocratico legislativo; sto seguendo l'evoluzione della dialettica sviluppatasi tra le Sezioni e la Presidenza Nazionale.*
***Serata della Cambusa**: con la solita ampia partecipazione, ed un impegno organizzativo di tutto rispetto, è stata un'altra edizione qualificata ed agguerrita. Non sono mancate le consuete chiacchiere che alla fine diventano gossip ed aggiungono ulteriore "pepe" al sapore dell'evento.*
***Vela Longa Agropolese**: oramai consolidata giornata di mare tra Agropoli e Castellabate, con ampia partecipazione.*
***Gare di Pesca**: sono state disputate numerose gare oltre alle classiche (polpi e seppie – bolentino – traina costiera-notturna a mormore – uscita a bolentino tecnico). Anche per queste importanti occasioni Sociali; in generale si è registrata un'ampia e "spontanea" partecipazione.*
***Regate dei modellini**: questa pratica è in pieno sviluppo e ha già visto numerose gare in ambito agropolese oltre ad una manifestazione di livello regionale. Il comparto può crescere e il contesto locale offre interessanti location per attrarre concorrenti ed eventi di rilievo.*

PESA ALLA
GARA DI PESCA A BOLENTINO

IL CONCORSO FOTOGRAFICO
“ORO BLU”

MESSAGGI IN BOTTIGLIA

Quello che sto per scrivere sicuramente mi esporrà a critiche perché, pur non essendo uno specialista del settore, mi accingo a sottolineare gravissime assenze nel preservare uno dei posti più belli del nostro Paese.
Nelle nostre zone Punta Licosa è certamente il posto più bello dove ancorare e vivere momenti indimenticabili e inspiegabili a chi non c’è mai stato. A seconda della corrente si può scegliere di approdare a destra o sinistra del faro nella parte interna, per non “sbattere” (beccheggiare o rollare) e godere di un acqua cristallina su un fondale incantevole.
Ribadisco che non sono uno studioso togato ma soltanto un acuto osservatore che, da ormai molti anni, “vive” la vita sottomarina. Ne sono talmente innamorato da diventare sensibile a tutto ciò che possa deturpare o modificare un equilibrio semplicemente magico che si è formato nei fondali di questa parte della nostra costa.
Ebbene, facendo molto spesso snorkeling a Punta Licosa posso permettermi di affermare che quel posto andrebbe molto più protetto e preservato, anche a costo di chiuderlo a tutti i visitatori, me compreso.
In 40 anni di immersioni solo a Punta Licosa, e fin quando si poteva anche nella cosiddetta zona “A” tra Punta Tresino e Punta Pagliarulo, ho potuto ammirare lo spettacolo sempre nuovo offerto dalla varietà della fauna marina che popola quelle acque: piccolissime cernie, polipetti, murene e tantissimi altri organismi marini. Purtroppo da qualche tempo, e sempre più di frequente, noto anche decine e decine di ancore che, invece, deturpano irrimediabilmente il fondale e di conseguenza l’intero habitat naturale. Ed io so che in alcuni periodi dell’anno le ancore diventano centinaia e poi migliaia…

IL FARO DI PUNTA LICOSA

Inoltre, non è raro incrociare sub armati di fucile a caccia di prede, anche se mi piace credere che si tratti sempre di persone rispettose dell’ambiente in cui si trovano.
Durante una delle mie immersioni ho assistito a un episodio di cannibalismo tra polipi, in tanti anni di attività subacquea mi è capitato solo due volte e con gran dispiacere non sono mai riuscito a documentare l’evento. Ma vi garantisco che la cosa lascia a dir poco perplessi, creando sentimenti contrastanti, un’ammirazione per il predatore, il dispiacere per la preda e l’incredulità nel pensare di trovarsi là proprio in quegli attimi.
Con la lunga esperienza maturata “passeggiando” lungo i fondali marini oggi posso asserire che Punta Licosa è una sorta di “nursery” per un’infinità di specie animali e di organismi marini, e perciò andrebbe tutelata maggiormente. Mi fa meraviglia che gli studiosi della riserva stituita da qualche anno non se ne siano ancora accorti. Perciò sono fermamente convinto che il sito andrebbe preservato molto di più, anche a costo di vietare ogni tipo di attracco in quello spazio di mare, o almeno nella parte interna dell’isolotto.
E se poi se si vuol far continuare a vivere una tale meraviglia dando anche agli appassionati la possibilità di ammirarla, beh, esistono soluzioni meno drastiche come la creazione di un campo boe a cui ormeggiarsi senza creare danno ai fondali con le proprie ancore, e magari predisporre anche una rigida sorveglianza da parte delle autorità. Per non danneggiare i fondali sicuramente esisteranno altre soluzioni tecniche, che però non sta a me indicare, ma con rammarico penso che siamo in Italia, e se un giorno queste verranno trovate, serviranno solo a far “cassa”. Mentre per i controlli… servirebbero mezzi e uomini, e con le finanze attuali… Meglio stendere un velo pietoso.
Non resta che fare appello al buon senso di tutti i frequentatori del posto per preservare il più possibile un luogo tanto meraviglioso.

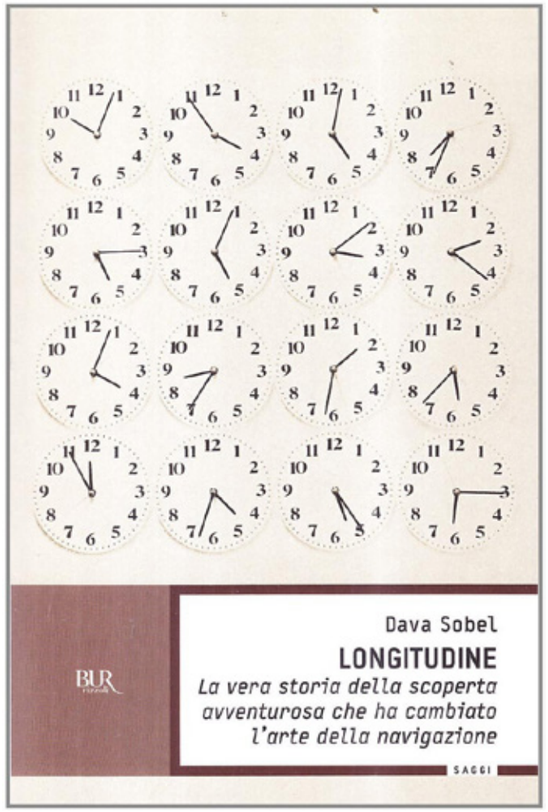
Emilio Avallone

ALDO **FIORITO**

LONGITUDINE

La vera storia della scoperta avventurosa che ha cambiato l'arte della navigazione

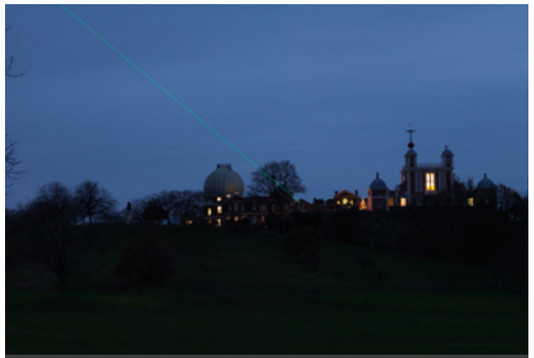
Il libro narra la storia avvincente della costruzione dell'orologio con il quale Harrison ha misurato la longitudine, punto di arrivo di tanti tentativi nel corso dei secoli.
Già dal 150 a.C. Tolomeo aveva tracciato le linee del reticolato geografico nelle 27 carte del suo primo atlante del mondo. Ma mentre i paralleli, l'equatore, i tropici sono fissati dai moti dei corpi celesti, il meridiano di riferimento è un fatto puramente arbitrario. Il meridiano di riferimento di longitudine 0 Tolomeo lo fissò sulle isole Canarie. In seguito i geografi lo fissarono sulle Azzorre, su Roma, Copenhagen, Gerusalemme, San Pietroburgo, Pisa, Parigi, Philadelphia e infine Londra.
La questione era squisitamente politica. La latitudine è fissata dalle leggi della natura, la longitudine è mutevole ed è convenzionale. La misura della longitudine è influenzata dall'ora locale e dall'ora di partenza. È così che si trasforma una differenza oraria in una distanza geografica.
La narrazione parte dalla considerazione che nel 1700 il mondo era molto diverso da come ci viene raffigurato oggi. E molti uomini perivano in mare sugli scogli per i calcoli sbagliati dei piloti. Nei naufragi si perdevano non solo vite umane, ma anche navi e i carichi, spesso molto preziosi.
Il 22 ottobre 1707 quattro navi da guerra britanniche si inabissarono vicino alle isole Scilly. Circa 2000 marinai perirono nel naufragio. Somme ingenti furono allora offerte dai governi delle grandi nazioni marittime ed anche da alcune città - stato italiane e nel 1714 il Parlamento inglese con il Longitude Act offrì un compenso astronomico a chi scoprisse il metodo per determinare la posizione di una nave in mezzo al mare. A chi scoprisse cioè il metodo per determinare la longitudine, cioè la distanza angolare di un punto da un meridiano di riferimento. Molti fino ad allora erano stati i tentativi, in cui si cimentarono illustri scienziati, fra questi Galileo e Newton.
È molto interessante la descrizione dei sistemi proposti con l'obiettivo di accaparrarsi la lauta ricompensa. Si spazia da macchinosi calcoli astronomici, basati sulla distanza dalla



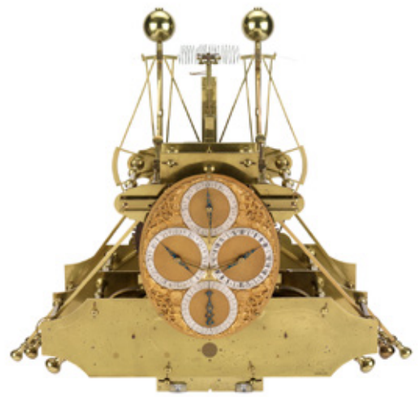
luna, a fantasiose ipotesi di navi ancorate a distanze fisse in mezzo all'oceano. Finché un geniale orologiaio inglese autodidatta, John Harrison, intuì che le navi dovessero essere munite di un cronometro in grado di misurare sempre l'ora esatta, quella di Londra per esempio, e il confronto con l'ora locale avrebbe fornito il fuso orario. L'intuizione era geniale, ma il problema non era completamente risolto, perché non solo lo spazio, ma anche il tempo nel Settecento era diverso dal nostro. Un cronometro così preciso non esisteva nemmeno sulla terraferma. Occorsero circa quarant'anni ad Harrison prima per progettare, costruire,

DAVA SOBEL, AUTRICE DEL SAGGIO EDITO DA BUR, È UNA PUBBLICISTA E DIVULGATRICE SCIENTIFICA NEWYORKESE.
SCRIVE PER LA PAGINA SCIENTIFICA DEL NEW YORK TIMES.
TRA I SUOI LIBRI "LA FIGLIA DI GALILEO" E "I PIANETI"

perfezionare il suo orologio, senza attriti e continue pulizie e lubrificazioni e poi per convincere la comunità scientifica della efficacia del suo metodo. I più erano convinti della maggiore efficacia dei metodi basati su calcoli astronomici.
In queste righe sono descritte le emozioni della Sobel, che l'hanno accompagnata alla scoperta del sistema, che ha consentito al mondo di utilizzare questa coordinata geografica: "Sono proprio le linee della latitudine e della longitudine che definiscono il mondo con un'autorevolezza che non avrei mai immaginato 40 o più anni fa. Il loro tracciato rimane fisso mentre sotto il reticolo tutto cambia: con la deriva dei continenti in un mare che si dilata sempre di più; e i confini delle nazioni ripetutamente ridisegnati dalla guerra e dalla pace."
Nel 1884 alla conferenza di Washington i 26 paesi intervenuti stabilirono Greenwich come meridiano zero, i francesi si accordarono alla decisione solo nel 1911.
Oggi nel cortile dell'Old Royal Observatory di Greenwich illuminato con luci interrate passa il meridiano fondamentale ed un raggio laser verde illumina la visibilità del meridiano fino a 15 chilometri oltre la valle dell'Essex. La linea dove si incontrano l'est e l'ovest del mondo è una striscia di ottone illuminata, come una pista aeroportuale, con segnali rossi, protetta da una lastra di cristallo e che fuori dal cortile prosegue come striscia di cemento su cui ci sono le longitudini delle città del mondo più importanti.
Poiché "il tempo è la longitudine e la longitudine è il tempo" l'Old Royal Observatory è anche depositario del segnale di mezzanotte. Oggi il vero tempo medio di Greenwich è segnato da un orologio atomico nella Meridian House. Il meraviglioso H - 1 di Harrison insieme agli altri orologi della famiglia è conservato al Maritime Museum.
L'avventuroso viaggio in compagnia dell'autrice si conclude così: "Mi piace la regolarità rassicurante con cui si muovevano i componenti dell'ingranaggio... Una vera e propria sineddoche visiva, questo orologio rappresentava non solo il vero tempo, ma anche una nave che veleggiava per miglia e miglia attraversando i confini dei fusi orari... Con i suoi orologi marini, Harrison tastò il terreno dello spazio-tempo. Contro ogni previsione, riuscì a usare la quarta dimensione, quella temporale, per collegare punti diversi sul globo tridimensionale. Carpì alle stelle il segreto per orientarsi nel mondo, e lo chiuse in un orologio da taschino".



NELLA FLAMSTEED HOUSE DELL'OSSERVATORIO REALE DI GREENWICH SI OSPITAVANO GLI ASTRONOMI DEL PASSATO



IL CRONOMETRO MARINO H-1 DI JOHN HARRISON

CARLO **GAGLIARDI**

MARÒ

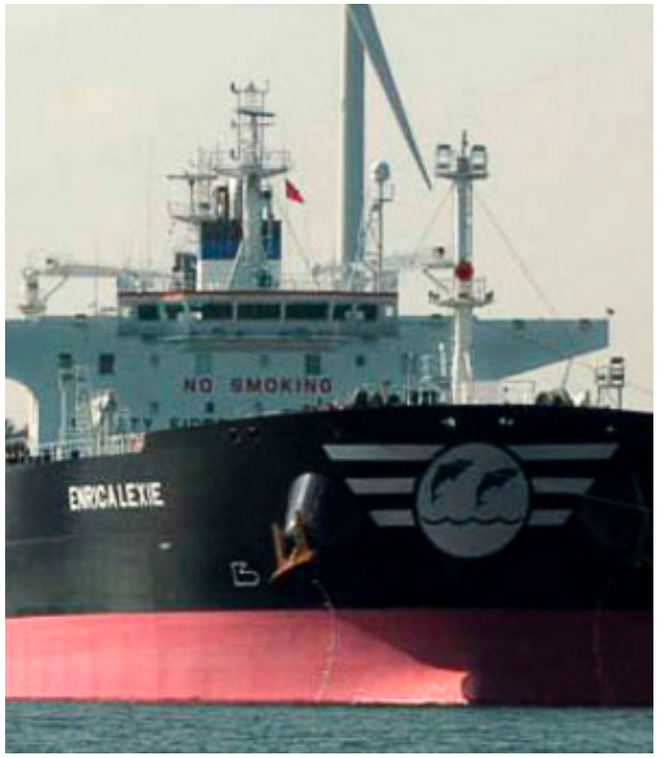
Il caso arriva al Tribunale Internazionale del Mare

La vicenda dei due sottoufficiali della Marina Italiana, coinvolti, il 15 settembre 2012, in un incidente al largo delle coste indiane a bordo della nave Enrica Lexie sulla quale erano imbarcati, costituisce occasione per alcuni chiarimenti sulle questioni giuridiche che sono sottese al caso e che sono oggetto della disputa che ha visto, di recente, contrapposti i due paesi innanzi al Tribunale del Mare di Amburgo.

E' importante, peraltro, a mio avviso, preliminarmente, chiarire il ruolo dei due fucilieri della Marina e la ragione della loro presenza a bordo di una nave mercantile appartenente ad un armatore privato.

Tale possibilità era prevista dall'articolo 5 del decreto legge 107 del 2011 (convertito nella legge 130 del 2011 e in seguito modificata), che espressamente prevedeva che il Ministero della Difesa, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto alla pirateria, al fine di garantire la libertà di navigazione del naviglio commerciale nazionale, potesse stipulare con l'armatoria privata italiana convenzioni per la protezione delle navi battenti bandiera italiana, in transito negli spazi marittimi internazionali a rischio di pirateria

DISCUSSIONE DEL CASO NR.24 ENRICA LEXIE AL TRIBUNALE INTERNAZIONALE DEL MARE DI AMBURGO



individuati con decreto dello stesso Ministero (sulla base dei rapporti periodici dell'Organizzazione Marittima Internazionale). Tali convenzioni avevano ad oggetto l'imbarco, a richiesta e a carico degli armatori, di Nuclei militari di protezione della Marina (o di altre Forze Armate) e del relativo armamento.

Tale possibilità è venuta, però, meno a seguito dell'abrogazione di tale parte dell'articolo 5 da parte della legge 43/2015, di conversione del decreto legge 7del 2015. Resta, peraltro, tuttora vigente il comma quattro del citato articolo 5, che, sempre nell'ambito delle attività internazionali di contrasto della pirateria, consente l'impiego di guardie giurate a bordo delle navi mercantili battenti bandiera italiana, che transitano in acque internazionali soggette a tale rischio.

La questione di fondo, sottesa alla controversia tra Italia ed India, riguarda la giurisdizione di tale ultimo Stato, intesa, questa, come potestà di assoggettare alle leggi di uno Stato cittadini non aventi nazionalità di quel paese.

La tesi dell'Italia, che rivendica la giurisdizione italiana, si fonda, essenzialmente, sull'interpretazione dell'articolo 97

L'AMBASCIATORE IN OLANDA FRANCESCO AZZARELLO CON IL LEGALE DI PARTE SIR DANIEL BETHLEHEM

della Convenzione internazionale sul diritto del mare del dicembre 1982, conosciuta anche come Convenzione di Montego Bay, ratificata dall'Italia nel dicembre 1994 e a cui ha aderito l'India nel giugno del 1995.

L'articolo 97 prevede che "in caso di abbordo o di qualunque altro incidente di navigazione nell'alto mare, che implichi la responsabilità penale o disciplinare del comandante della nave o di qualunque altro membro dell'equipaggio, non possono essere intraprese azioni penali o disciplinari contro tali persone, se non da parte delle autorità giurisdizionali o amministrative dello Stato di bandiera o dello Stato di cui tali persone hanno la cittadinanza"

Il riferimento all'articolo 97 non appare, però, convincente, poiché le ipotesi previste nella norma sembrano contemplare le collisioni tra navi (significato traslato del termine "abbordi"), ovvero, ogni altro incidente che incida sulla navigazione di una nave: sembrerebbe dubbio potervi far rientrare anche il caso in cui, a seguito dello scontro tra il personale in forza alla nave e soggetti estranei, naviganti su altra nave, alcune persone siano rimaste uccise.

A fondamento della tesi della esclusiva giurisdizione italiana si è fatto pure riferimento agli articoli 91 e 92 della Convenzione, nella parte in cui, premesso il principio che le navi hanno la nazionalità dello Stato di cui sono autorizzate a battere bandiera, si afferma che esse, salvo casi eccezionali specificamente previsti da trattati internazionali e dalla Convenzione, nell'alto mare sono sottoposte alla sua giurisdizione esclusiva.

Sennonché, tale potere è stato tradizionalmente inteso dalla giurisprudenza e dalla dottrina come rivolto esclusivamente a "compiere atti coercitivi di governo sulla nave che si trova in alto mare".

Più convincente, ai fini dell'affermazione dell'esclusiva giurisdizione dell'Italia sul caso della Enrica Lexie, appare, invece, il richiamo al principio della cosiddetta "immunità funzionale".

Come detto in precedenza, la legge 130 del 2011 prevedeva l'imbarco sulle navi battenti bandiera italiana di Nuclei militari di protezione, al fine di garantire la libertà di navigazione, nell'ambito delle attività internazionali di contrasto della pirateria.

L'articolo 5 comma due prevedeva che il personale militare componente i nuclei operasse "in conformità alle direttive e alle regole di ingaggio emanate dal Ministero della Difesa" e che al comandante di ciascun nucleo e al personale da esso dipendente venissero attribuite le funzioni, rispettivamente, di ufficiale e di agente di polizia giudiziaria.

Indubbio appare quindi che, nell'ambito di tali compiti, il personale incaricato assumesse la qualità di "organi dello Stato", svolgendo su navi italiane in acque internazionali, a determinate condizioni e secondo le regole dell' Amministrazione della Difesa (da cui dipendono), compiti di salvaguardia dei beni e di tutela della sicurezza di cittadini; compiti, questi, in via generale, attribuiti esclusivamente allo Stato.

Il legame organico, quindi, comporta, secondo un principio di diritto internazionale, che gli atti compiuti dai sottufficiali della Marina siano riconducibili direttamente allo Stato italiano e debbano essere sottoposti alla giurisdizione dello stesso Stato.

Tale principio non soffre eccezione neppure quando gli atti compiuti assurgano a comportamenti penalmente (e gravemente) rilevanti, a condizione che essi siano, però, comunque riconducibili all'esercizio delle funzioni conferite all'agente. Questo è il (l'ulteriore) motivo per cui l'Italia rivendica la propria giurisdizione sul caso, non essendo mai stato posto in dubbio che i due sottufficiali abbiano agito in esecuzione del compito loro demandato.

Sotto altro aspetto, è proprio questo il motivo per cui la vicenda ha assunto il carattere di una controversia internazionale tra Stati, sottoposta, di recente, alla cognizione del Tribunale internazionale del Mare.

OCTOPUS VULGARIS
FOTO DI EMILIO AVALLONE

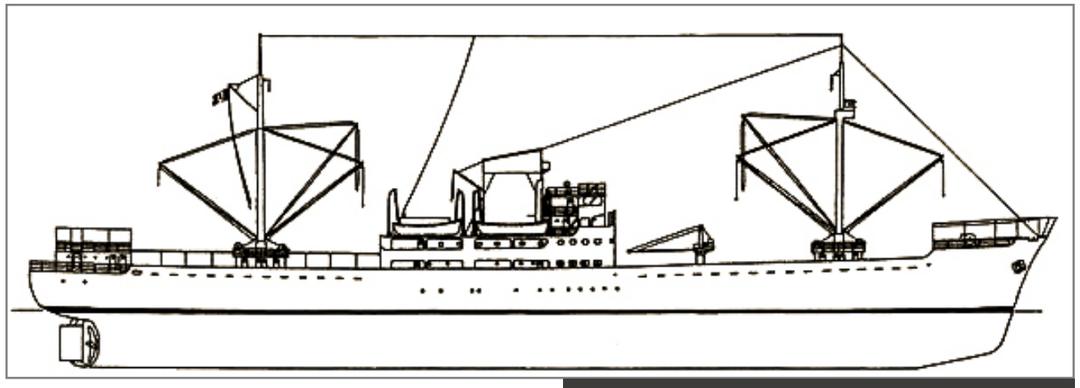
CICCIO **GAROFALO**

VITTORIO ALFIERI, UNA NAVE SFORTUNATA

Dal 1943 al largo di Punta Tresino

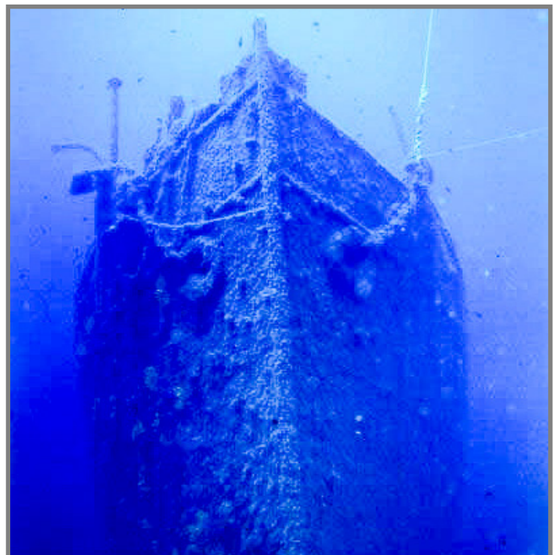
"Il Vapore", cosi era chiamato il relitto della nave affondata nella seconda guerra mondiale che giaceva a 54 metri di profondità al largo di punta Tresino.
Per me, fare quella particolare immersione era un'emozione in più, perché, a parte le difficoltà tecniche che si dovevano superare per scendere a quelle quote, c'era il mistero che avvolgeva quel relitto, di cui non si sapeva nulla.
Il tempo è passato, e qualche tempo fa leggendo una rivista subacquea, ecco la storia della nave Alfieri.
La sfortunata storia della Vittorio Alfieri si accomuna a quelle di altre e altrettanto sfortunate Navi che portavano il nome di letterati italiani, serie che prenderà il nome di "Classe Dei Poeti".
Dal 1942 cominciarono ad entrare in servizio per la Tirrenia undici navi uguali, lunghe 111 m. per una larghezza di 15. La stazza lorda era di circa 4.500 tonnellate e, grazie a motori diesel, potevano raggiungere i 14 nodi di velocità. Sette di queste navi furono costruite ai Cantieri Navali del Quarnaro, a Fiume, mentre le altre quattro furono realizzate ai Cantieri Navali Oto del Muggiano, a La Spezia. La prima fu la Ugo Foscolo, poi la Monti, la D'Annunzio, la Oriani, la Manzoni, la Tommaseo, la Alfieri, la Leopardi, la Pascoli e la Locchi.
Tutte varate ed affondate tra il luglio 1942 ed il settembre del 1944.
La più fortunata fu la Borsi che scampò al tragico destino delle sue sorelle solo perché venne varata nel 1946, quindi a guerra finita.
La sorte delle "Navi dei Poeti" fu veramente tragica, con sopravvivenze brevissime, perché furono utilizzate per i rifornimenti in Africa settentrionale e coinvolte nella "battaglia dei convogli".
La nostra Alfieri era ben armata, con un cannone, due mitragliere fisse, due mitragliere quadruple, quattro mitragliere del Regio Esercito e un mitragliera da 37 mm che servirono all'equipaggio per vendere cara la pelle.

LA MOTONAVE GIOSUÈ BORSI, VARATA NEL 1946, GEMELLA DELLA VITTORIO ALFIERI AFFONDATA NEL 1943



VISTA DI FIANCO DELLA "SERIE POETA", UNDICI NAVI UGUALI COSTRUITE FRA IL 1939 E IL 1946 PER LA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE TIRRENIA

Il 29 luglio 1943, mentre navigava da Messina a Napoli, fu attaccata da aerosiluranti inglesi e fortemente danneggiata.
Il violento fuoco antiaereo dei nostri marinai colpì un Beaufighter che precipitò in mare, l'equipaggio si salvò ma fu fatto prigioniero (sulla storia dell'equipaggio del Beaufighter c'è un bel libro di Gladys E. Smith dal titolo "Forty Nights To Freedom").
Cosi scrisse nel suo rapporto il Comandante dell' Alfieri, Vincenzo Morabito: "All'altezza di Capo Palinuro, a circa 25 miglia a ponente dello stesso, a proravia del convoglio vennero avvistati aerei nemici che venivano incontro in formazione serrata. Erano otto siluranti e sei caccia. Due siluri colpirono la nave quasi contemporaneamente. Uno scoppiò all'altezza del barcarizzo e l'altro tra la stiva n.4 ed il locale macchine. La nave sbandò di oltre 30 gradi ma non affondò, l'equipaggio fu tratto in salvo e fu organizzato il rimorchio dell'Alfieri verso Napoli."
L'abbattimento del Beaufighter, bruciava troppo agli inglesi e quindi il giorno dopo organizzarono una spedizione da Malta per completare il lavoro. Si alzarono in volo otto Beaufighter del 39° Squadron, guidati dallo Squadron Leader Muller Rowland. Trovarono la nave vicino alla costa di Punta Licosa, trainata da un rimorchiatore e scortata da due navi da guerra.
Alle 16,45 la formazione fu attaccata dagli aerosiluranti inglesi, che finita la motonave gia gravemente danneggiata il giorno prima, si buttarono a mitragliare la scorta (così scrisse nel suo diario il marinaio Brunello Danti imbarcato sulla nave di scorta Euterpe).
Le navi da guerra virarono attorno all'Alfieri che affondava, colpita da due siluri, per tributargli l'ultimo saluto, e tornarono a Napoli, segnate da diversi colpi di mitragliatrice.
La cattiva sorte delle "Navi dei Poeti", Alfieri inclusa, fu dovuta essenzialmente al loro utilizzo in quel particolare momento storico.
Nella cosiddetta "Battaglia dei convogli" si ripeteva infatti, a parti invertite, la situazione dell'Atlantico: mentre in Mediterraneo le forze dell'asse cercavano di mantenere i collegamenti ed i rifornimenti con il Nord Africa quelle alleate svolgevano il ruolo di cacciatori.
Il loro era un compito facile perché erano in grado di decriptare i messaggi segreti inviati da tedeschi ed italiani attraverso le macchine "Enigma". In pratica conoscevano consistenza, rotta e persino gli orari previsti di transito di tutti i convogli. Quindi la strana similarità della sorte delle nostre navi non è dovuta ad una specie di maledizione ma semplicemente alla situazione bellica del periodo.
Per concludere, l'unico fatto positivo fu che non ci furono vittime in tutti e due gli attacchi e quindi la nostra bella Alfieri non è una tomba di guerra.



LAT. 40° 20' 31" N LONG 014° 55' 28" E - PROFONDITÀ 54 METRI