

Periodico di informazione Anno 7
numero 1 - Maggio 2015
Supplemento al settimanale "La Meridiana"
n. 19 (918) del 16-05-2015

Via Porto



DEL Porto

Notiziario del Circolo Nautico "Silvio Massaccesi"
Associazione sportiva dilettantistica • Numana

*Se debbo
annegare,
voglio annegarmi
in grande
mare.*





MINOAN LINES

MINOAN AGENCIES ANCONA
AGENTI GENERALI PER L'ITALIA

TRAGHETTI VELOCI

ANCONA - GRECIA

PARTENZE GIORNALIERE PER
IGOUMENITSA - PATRASSO

Riduzione speciale per i soci del
Circolo Nautico "S. Massacesi" - Numana

SCONTO
20%

Sconto applicabile su tutte le sistemazioni passeggeri (cat. Lusso esclusa)
e sulle autovetture fino a 6 m. di lunghezza e 2 m. di altezza o moto al seguito

Le riduzioni non sono cumulabili con altre offerte della Compagnia (eccetto riduzione ritorno)



PER INFORMAZIONI E PRENOTAZIONI

Minoan Agencies - GSA Italia Minoan Lines - Ancona

Tel. 071 201708 - Fax: 071 201933

Mail: minoan@minoan.it - Web: www.minoan.it



www.facebook.com/minoan.it

sommario



Editore Osimo Edizioni

Periodicità quadrimestrale
Anno 7 - numero 1 - Maggio 2015

Supplemento al settimanale
"La Meridiana" n. 19 (918)
del 16.05.2015

Hanno collaborato:
Pino Cicione
Danilo Dentamaro
Stefano Gironi
Aldo Iurini
Sergio Ridolfi
Monia Sabbatini

Stampa a cura della
litografia Flamini srl
via T. Edison, 9
60027 Aspigo di Osimo (AN)
www.flamini.it

4 Editoriale

- 5 A pesca di notte con le
separeole

Diario di bordo

- 10 Tra pontili e calle
Storia di un inedito
Capodanno a Venezia
in barca a vela

- 16 Norme per la navigazione

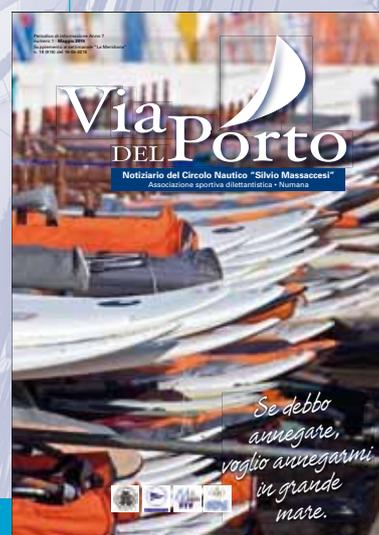
- 18 Pro e contro della bandiera
belga

- 20 Andare in Croazia con la
barca

- 22 Lo spirito sociale che vorrei
vedere

Radio Pontile

- 23 "... E il naufragar m'è
dolce..."



Dopo un'estate poco estiva, anche l'inverno non ha mancato di crearci problemi e difficoltà.

Ci si aspettava la neve per Natale, che invece non c'è stata, ma non sono mancate le mareggiate nei primi mesi dell'anno, la più forte delle quali, il 5 e 6 febbraio, con onde che travalicavano la diga foranea nord accompagnate da forte vento, ha causato diversi danni alle nostre strutture e ad alcune imbarcazioni a terra.

Nelle primissime ore del 6, insieme ad un gruppo di volenterosi che ringrazio sentitamente, abbiamo

iniziato un lavoro di risistemazione delle barche accatastate in vari punti del nostro piazzale, terminando solamente nel tardo pomeriggio.

In seguito a questo ulteriore evento, abbiamo nuovamente manifestato la nostra preoccupazione e disappunto a Comune e Regione, chiedendo degli urgenti interventi di messa in sicurezza. Speriamo di essere ascoltati.

In questi giorni sono in corso i preparativi per la regata nazionale windsurf che si svolgerà nei giorni 1, 2 e 3 maggio, e che vedrà coinvolti

circa 150 ragazzi provenienti da tutta Italia.

Ringrazio anticipatamente quanti di voi si sono resi disponibili per l'organizzazione e l'assistenza in mare per questo evento che rafforzerà il prestigio del nostro Circolo, e contribuirà sensibilmente all'immagine turistica di Numana.

Successivamente dovremmo finalmente vedere l'inizio dei lavori di dragaggio del Porto, che mi auguro si possano concludere in tempi più accettabili dello scorso anno.

Buona estate e buon vento a tutti.

**La Bcc di Filottrano
sostiene il territorio**

FINANZIAMENTI A TASSO AGEVOLATO PER

ACQUISTO-COSTRUZIONE

tasso indicizzato Euribor + 3,00

RISTRUTTURAZIONE DELLA CASA

tasso fisso 4,00 %*

**IN PIÙ SE TI AFFIDI AD IMPRESE
LOCALI E NOSTRE CLIENTI AVRAI
UN ULTERIORE RIDUZIONE DEL
TASSO DI INTERESSE**

BCC
Credito Cooperativo
Filottrano

www.filottrano.bcc.it



MONCARO

Vino e passione nelle Marche

**degustazioni
vendita diretta**

Orario:	MATTINA	POMERIGGIO
lunedì	8.30-12.30	chiuso
martedì	8.30-12.30	chiuso
mercoledì	8.30-12.30	15.00-19.00
giovedì	8.30-12.30	15.00-19.00
venerdì	8.30-12.30	15.00-19.00
sabato	8.30-12.30	16.00-19.00

Moncaro Cantina di Camerano
Via Direttissima del Conero - tel. 0731 89245

www.moncaro.com



**Vendita auto nuove e usate
Riparazione auto e moto
Noleggio auto e furgoni
Centro revisione
Gommista**

Mengarelli
AUTO SIROLO
WWW.MENGARELLIAUTO.IT
Per lo Sport

Zona Industriale, 10
60020 Sirolo (AN)
Tel. 071 9330683
Tel. 071 9339096
Fax 071 7360334

info@mengarelliauto.it
www.mengarelliauto.it

A PESCA DI NOTTE CON LE SEPAROLE

Siamo a metà degli anni Cinquanta, il diporto nautico è in una fase di rapido sviluppo e io, abbandonata la pesca con la *sciabega*, lavoravo stabilmente nel cantiere di mio padre: per andare a pesca, rubavo le ore alla notte ... Una di queste pesche è la pesca con la *separola*.

La pesca con la *separola* ha origini lontane, ma non è chiaro chi l'abbia inventata, la praticava anche mio nonno. Si può andare a pesca con *le separole* per un intervallo di tempo limitato, dai primi giorni di aprile ad oltre la metà di maggio, poi finisce quando le seppie, una volta che le femmine hanno deposto le uova a terra dove l'acqua è bassa e ci sono le alghe, tornano al largo dove l'acqua è più profonda.

In questo tipo di pesca si catturano solo maschi nel periodo che vanno in amore a caccia di femmine, sono assatanati *nell'inciaffarsi* (attaccarsi) ai tentacoli della femmina senza mollarla per fecondarla. Prendere una femmina è molto difficile, solo i maschi aggrediscono le *separole*. Ad inizio stagione si può prendere qualche femmina, poi andando avanti solo maschi.

Questa pesca è molto divertente, per un semplice motivo: si fa col mare calmo, acqua limpida, da *cialandro* a *cialandro*, cioè dal tramonto all'alba. Mi è capitato molte vole di pescare tutta la notte, sempre quando ne valeva la pena, nel senso che se ne dovevano prendere parecchie. La mia zona di pesca è dalla diga foranea del porto di Numana fino

a Portonovo, passando vicino alla riva, dove il mare è poco profondo. Partendo da *Sottosanta* sino al porticciolo di Sirolo il

mare è quasi sempre liscio come l'olio, riparato dal vento di terra che spira di notte dalle colline retrostanti, soprattutto dalla villa



Bianchelli fino allo *Scoglio dei Lavi*. Lì è uno spettacolo della natura, domina il silenzio, a volte rotto solo dal canto di qualche usignolo, l'odore dei pini marittimi che ti riempie i polmoni; quando non c'è luna il mare sotto i remi sembra fare nuvolette di argento che svaniscono dopo pochi

istanti, come pure la battana e le *separole* formano anche loro scie luminose che poi scompaiono in lontananza. Un fenomeno che noi locali chiamiamo *l'acqua che va in ardore*, cioè arde come il fuoco, che è provocato da micro organismi marini fluorescenti che risaltano senza luna.

Alcuni trovano questa pesca noiosa, io invece la trovo una pesca molto rilassante e ormai alla mia età mi reputo uno specialista. Chi mi ha appassionato a questo tipo di pesca è stato Alberto Calducci, detto *Il Roscio de Ridina*, era cugino di mio padre, per me era zio Alberto, zio di secondo grado. Spesso le sere di primavera, veniva in cantiere dopo le cinque e mezzo del pomeriggio, lui era accordatore di fisarmoniche e con il permesso di mio padre mi portava in mare per 4-5 ore. Le prime volte con lui imparai bene come remare – e ho remato tanto – poi col tempo mi insegnò altri trucchetti, infine mi diede la *voliga*, il grosso retino con cui si cattura la seppia; quando sei alla *voliga* sei arrivato, conosci tutto di quel tipo di pesca.

Ora provo a spiegarvi come si pesca con le *separole* e qual è l'attrezzatura necessaria per questo tipo di pesca. Le *separole* sono tre: due *separole* sono legate alle estremità di un bastone che sporge di circa 60-80 cm su ciascun lato della battana; la terza è legata sullo specchio di poppa, in modo che si formi un triangolo molto allargato. Non c'è una regola ben precisa, ognuno posiziona le *separole* a modo suo, ma non eccessivamente distanti dalla poppa, l'area tra le *separole* deve essere a tiro, ci si deve arrivare con l'asta della *voliga* che è lunga un paio di metri. È facile prendere la seppia quando – come si dice – è *venuta a spasso*, cioè segue la *separola* buona buona: metti la *voliga* davanti, lei si infila da sola. Il difficile è quando viene *al botto*, veloce come un lampo, a volte non la vedi, senti solo che colpisce con l'osso il legno della *separola* con molta violenza, sollevandola dall'acqua, e anche rovesciandola; lì interviene la bravura, devi avere i riflessi pronti, è questione di attimi, se non *meni* (affondi) rapidamente nel modo





giusto, la seppia è persa. Certe notti le seppie sentono in anticipo il cambiamento del tempo, in questo sono molto sensibili perciò se ne perdono molte, arrivano alle *separole* in modo strano, e noi lo capiamo subito che c'è qualcosa che non va dal modo in cui si comportano.

Ho costruito moltissime *mute* - sono le tre *separole* - il trucco è trovare gli specchi antichi, quelli centenari con dietro il mercurio, che non è altro che un impasto di polvere d'argento; con gli anni l'umidità rende l'argento più opaco e pieno di puntini neri. Quelli tarlati, come noi si dice, sono i migliori; molti pescatori usavano specchi di vari colori e di recente fattura, ma io ho constatato che il tipo che prima ho descritto è il migliore, pesca bene con ogni

condizione di mare.

La *separola* ha la forma di una piccola barchetta, è lunga una ventina di centimetri, larga dieci; sopra è verniciata di bianco in modo che risalti la notte. La parte immersa, rivolta verso il fondo, è in legno verniciato con coppale trasparente. Le mie le ho sempre costruite con tre occhi (specchi), qualcuno ne mette solo due.

Nelle notti di luna piena e anche all'alba si aggiunge alle tre *separole* un piccolo maschio di seppia: si aggancia con l'amo di una *togna* (lenza) dalla parte opposta alla testa e si innesta a circa trenta centimetri un piombo che serve per affondare la seppia secondo le varie esigenze. Questo tipo di pesca si dice *col ruffiano*, che ha diverse funzioni: primo, le seppie focose - non so il

perché - ma quando c'è il *ruffià*, si calmano; poi il colmo è che il maschio attiri un altro maschio, che va ad *inciaffarsi* con lui e non si accorge di niente tanta è la foga; infine, il *ruffiano* riesce a sentire quando nelle vicinanze c'è una seppia: anche se l'acqua è limpida all'alba e si vede il fondo, tu non riesci a vedere la seppia, ma lui sì: dal suo colore naturale abbastanza opaco, all'improvviso i colori diventano vivi, forti, con righe bianche molto accentuate; il ruffiano inizia anche a spostarsi con un frenetico movimento delle alette laterali, noi diciamo *si fa bello*: stai tranquillo, se cambia colore e fa quel movimento, la seppia prima o poi arriva.

Sembra strano come queste barchette possano attirare i maschi delle seppie; a volte qualcuna ci si



attacca e coi tentacoli rovescia la *separola* e quando la tiri a bordo la devi staccare con forza dal legno. Altre volte invece non vedi niente, trovi la *separola* rovesciata ma è tardi, la seppia è persa.

In tanti anni, diverse volte ho fatto delle pescate eccezionali, ora vi racconterò qualche episodio di quelle notti di pesca.

Una notte, sotto la scaduta del mare da levante, partimmo per una battuta di seppie io e l'amico Paolo Volpini – *Paoli* – anche lui un grande amante di questa pesca. Usciti dal porto di Numana, sotto la Villa Bianchelli calammo in mare le *separole*, ma l'acqua non era ancora chiara, c'era solo una

macchia dove l'acqua era buona e lì ne prendemmo subito due; dissi a Paolo "andiamo ai Sassi Neri: lui mi prese per matto e disse "ma siamo a remi, è distante, torniamo a terra ..". Io insistetti e l'ebbi vinta, così con un remo ciascuno si remò per tre quarti d'ora fino ai Sassi Neri, dove arrivammo alle dieci; l'acqua era buona, così iniziammo a pescare, la luna faceva capolino, poi pioveva a sprazzi, ma avevamo le cerate addosso. Abbiamo capito subito che era una buona serata per le seppie, ne prendevamo in continuazione, due tre alla volta, molte ne abbiamo anche perse, pescammo sino alle due dopo mezzanotte, poi si decise di tornare a casa. Eravamo stanchi,

bagnati e tanto sporchi di nero, ma una volta arrivati e sistemata la battana, abbiamo contato 164 grossi maschi di seppia, detti rigatoni. Quella pescata è stata eccezionale, non si è più ripetuta: molte altre volte ne ho pescato intorno ad un centinaio per notte, ma quel numero, 164, non ci sono più riuscito a raggiungerlo.

Ora racconterò di un'altra notte di pesca. L'aprile del 2005 è stato un ottimo mese sia per le serate di mare liscio come l'olio, detto *spigatura*, sia per le ottime pescate, che quando torni a terra sei pienamente soddisfatto. Sinceramente dico che sarei molto imbarazzato nella scelta, se passare una notte con una bella

donna o una nottata in mare a prendere tante seppie. Sabato 30 aprile di quell'anno, alle tre del pomeriggio, una leggera bava da *Grego* – *bava fora* – tendeva a Scirocco appena accennato, il mare era una tavola e l'acqua sembrava chiara: dico *sembrava* perché il fiume Musone in quei giorni correva molto, gettando in mare acqua e fango a volontà e se la corrente avesse girato da sud a nord, avrebbe intorbidito l'acqua lungo la costa e avrebbe reso impossibile la pesca.

Mi trovavo alla Lega Navale a Numana con l'amico Massi – in arte Nuvoletta – il suo vero nome all'anagrafe è Massimiliano Diamanti. Decidemmo di andare in piazza a Sirolo per vedere se ai Sassi Neri l'acqua era chiara; dalla staccionata della piazza si vedevano i sassi neri con l'acqua chiarissima, già mi ridevano gli occhi, il mio fiuto mi diceva che si prospettava un'ottima notte di pesca, anche perché il giorno dopo era festa e si poteva pescare qualche ora in più. Tornati in porto vedemmo che il corso del Musone avanzava verso Nord, così decidemmo di pescare dai i Sassi Neri fino allo Scoglio della Vela, quasi a Portonovo. Partimmo puntuali alle 20:00, avevamo la battana della Lega con il fuoribordo e dopo 20 minuti eravamo già ai Sassi Neri. Massi rimosse il fuoribordo dalla poppa, armò i remi mentre io presi posto a poppa e calai le *separole* in acqua, regolandole bene al bastone che ti sta di traverso dietro la schiena, legai anche la *separola* di centro e presi in mano la *voliga*. Nel frattempo Massi si era messo in pesca remando lentamente, seguendo la costa ad una distanza di 10-20 metri. Massi remava, ma appena si era fatto buio si era alzato un fastidioso vento da

ostro che venendo da poppa ci spingeva troppo: capii che lì non si poteva pescare, dissi a Massi di aumentare il ritmo per andare a provare dentro la *Spiaggia delle Velare* – le Due Sorelle – sperando che lì ci fosse stato meno vento, ma mi sbagliavo, nemmeno lì si poteva pescare. Io in questa pesca sono testardo, non mollo mai, così dissi al mio amico "te la senti di remare fino al pontile dei Forni". Lui mi rispose di sì, con il suo fisico può permettersi questo ed altro, ti rema una notte intera senza dire "A". All'altezza dei forni iniziammo a pescare qualche seppia, ma c'era ancora vento e l'acqua ballava e faceva specchio, era difficile vederle.

Più ci avvicinavamo alla Spiaggia dei Gabbiani più l'acqua iniziava ad andare in ardore con l'oscurità totale di quella zona e meno vento c'era. Arrivati davanti allo Scoglio della Vela – *lo Stronzo Vergine* (così viene chiamato dai locali, l'altro nome è solo per i turisti) – il vento era sparito e le seppie arrivavano abbondanti, l'acqua in ardore aumentava d'intensità fino al punto che sotto la battana era tutta una nuvola d'argento. In quelle condizioni era facilissimo vederle con l'oscurità totale: le seppie attirate dai richiami partivano da una distanza di circa dieci metri dalla poppa, lasciandosi dietro una scia d'argento, veloci come missili per poi fermarsi di scatto per seguire la *separola*, bastava mettere la *voliga* davanti e il gioco era fatto, la seppia entrava da sola; quella notte le seppie *venivano bone*, era facile prenderle perché era una bella nottata di *bonazza*, quando la serata è bella le seppie sono calme. Facevamo molti giri avanti e indietro, anche intorno allo Scoglio della Vela, ne prendevamo 7 o 8 ogni giro, lì è veramente un angolo di paradiso, il silenzio totale,

rotto solo dal canto di un uccello che non riuscivo a distinguere con certezza: a me sembrava un *cuccale* (un gabbiano) e faceva un verso molto strano che non avevo sentito mai prima, forse cercava la compagna e credo che l'abbia trovata perché più tardi gli uccelli erano diventati due.

La debole risacca battendo sulle secche creava nuvolette d'argento che apparivano per poi svanire, con un susseguirsi di strane forme mai uguali, come fosse una danza. Questo fenomeno si verifica nelle notti di *scur del luna* – senza luna – l'acqua deve essere trasparente, una mia amica biologa marina mi ha detto che il fenomeno è provocato da micro organismi presenti in mare.

Un grosso bugliolo era quasi pieno di seppie, ci spingemmo più avanti ma il faro che illumina la chiesa della Madonna di Portonovo nella totale oscurità dava fastidio agli occhi, così decidemmo di tornare allo Scoglio della Vela. Alle due di notte il bugliolo era colmo di seppie, ero stanco ma tirammo ancora fino ai Sassi Bianchi, poi si decise di mollare; il bugliolo era pieno, molte seppie erano fuoriuscite sporcando tutta la *battana* di nero. Rientrammo facendo rotta verso il porto di Numana: io non sono uno che molla in quelle serate lì, ma quella settimana avevo fatto già buone pescate, lavorando tutto il giorno e riposando poco la notte quella sera ero molto stanco; comunque ripensandoci ora avrei dovuto tirare sino all'alba, avrei riempito altri buglioli.

Oggi, dieci anni dopo, ancora vado a seppie con una battana costruita da noi in cantiere tanti anni fa e restaurata di recente con due miei amici, Paolo Bassotti e Alberto Biondini; con loro pratico tutt'ora la pesca con le *separole* nelle belle notti di primavera.

TRA PONTILI E CALLE

STORIA DI UN INEDITO CAPODANNO A VENEZIA IN BARCA A VELA

Il 26 dicembre alle 18.00 salpiamo da Marina Dorica con un Sun Fast 38, siamo in tre, noi e Stefano, destinazione Venezia. Il mare è formato e l'aria pungente, ma noi siamo entusiasti di vivere questa esperienza di navigazione invernale, seppur consapevoli di dover affrontare ore notturne impegnative. Si parte, perché o si va ades-

so, anticipando di un giorno circa la perturbazione prevista, o sfuma la possibilità di trascorrere qualche giornata, in attesa del nuovo anno, nella tranquilla laguna veneta. Il programma di viaggio iniziale prevedeva una sosta di quasi un giorno a Chioggia, per visitare la città e soprattutto pianificare al meglio l'ingresso in laguna e l'ormeggio

al Diporto Velico di Sant'Elena, ma ... si sa ... sono il mare ed il vento che comandano, e la flessibilità e lo spirito d'adattamento devono necessariamente contraddistinguere i naviganti, quindi si fa una lunga navigazione no-stop fino a Venezia, con l'obiettivo di entrare in laguna per l'ora del tramonto del giorno successivo.

Inizialmente la rotta vera è 320°, subito però la modifichiamo, preferendo una navigazione sotto costa, indotta da un maltempo incessante e da una meteorologia davvero complessa. La presenza di fulmini infatti ci fa optare per questa soluzione, potendo riparare eventualmente in uno dei numerosi porti presenti lungo il tragitto. Un vento di 15 nodi ci accompagna da Sud/Sud-Ovest, alternando raffiche fino a 20 nodi a lampi e tuoni. La parte più difficile della navigazione è stata fare lo slalom tra le numerose piattaforme petrolifere antistanti lo specchio acqueo ravennate, alcune delle quali senza alcun tipo di segnalazione visiva ed acustica prevista dalle norme IALA. Anche dei navigatori *vintage* come noi, senza un GPS cartografico (ci scoccia ammetterlo) sarebbero andati decisamente in crisi!

Una delle emozioni più forti è stata avvistare numerosissimi banchi di tonni proprio di fronte al delta del





Po, venuti, secondo le leggende popolari, a depurarsi dai parassiti esterni, "contaminandosi" con le dolci acque del fiume. Quel tramestio di schizzi e spruzzi ci preannuncia una complessa manovra di atterraggio a Venezia. Circa un'ora prima dell'imbocco del porto, infatti, soffiano 30 nodi di vento da Nord-Est, che ci inducono prima a ridurre la vela di prua, poi ad ammainare tutta la tela a riva con l'ottica di entrare nel più breve tempo possibile nelle pacate acque del porto. La temperatura si abbassa notevolmente, all'imbocco del porto si forma una nebbia che riduce la visibilità a non più di 80 metri, scende la notte. Atterriamo grazie al grande impegno nell'interpretare gli assai poco

visibili fanali del porto, offuscati da quel misto di neve e nebbia, che onestamente è la prima volta che ci coglie in mare.

Abbiamo vissuto quattro stagioni in una giornata: il mal tempo notturno, con onde di circa due metri, pioggia battente, fulmini, spettacolare alba romagnola con un limpido cielo rosa, sole primaverile e rigenerante tepore e a seguire tanta nebbia lagunare, per finire ad ormeggiare tra fiocchi di neve grandi come noci. Già solo tutto questo è valso il viaggio che abbiamo intrapreso!

Attracchiamo alle 18.00 di sabato 27, esattamente 24 ore dopo la partenza, e subito il Diporto Velico di Sant'Elena ci appare accogliente e

ben organizzato; ad attenderci c'è il nostromo di banchina Carlo, subito ci mettono a disposizione corrente elettrica, bagni perfettamente riscaldati e zona ristoro. La serata la trascorriamo lì, cenando in barca e pianificando le giornate successive, perché l'indomani ci raggiungerà un'altra partecipante al viaggio, Martina, ed in prossimità dell'ultimo giorno dell'anno arriverà anche Cristina. Noi ripartiremo con il treno da Venezia il primo dell'anno e le ragazze veleggeranno sulla via del ritorno con Stefano. Per tutti noi è la prima volta che visitiamo Venezia in barca a vela e, sebbene tutti conosciamo la città e le sue attrattive turistiche, osservarla dal mare è tutta un'altra cosa ... altre luci, altri scorci, altri odori.



La mattina di sabato partiamo in tenuta da turisti (in verità un po' "acquatici") alla scoperta di calle e campielli inediti, con qualche grand'angolo sulle zone più note della città; abbiamo parecchi giorni ed in programma vari luoghi da visitare per mare e per terra. Dopo una passeggiata dai Giardini al Ponte di Rialto, passando per l'Arsenale e l'incantevole Piazza San Marco, ci fermiamo per un pasto veloce, ma di ottima qualità, da Lino Fritto, in zona Mercato di Campo San Polo. Consigliamo vivamente questo innovativo Take Away, per le gustose e freschissime combinazioni di pesce e verdure e l'ottimo rapporto qualità/prezzo.

Il pomeriggio continuiamo a dedicarlo alla visita della città e ad un po' di acquisti per la cena in barca con Stefano e

Martina. Anche questa serata scorre velocemente ormeggiati a Sant'Elena, ma l'indomani si parte per una piacevole navigazione (purtroppo esclusivamente a motore, considerato il divieto assoluto di navigazione a vela in laguna) lungo i Canali di San Marco e della Giudecca. Subito dinanzi a noi "l'altra Venezia", quella delle auto e del cinema, un pezzo di dinamismo urbano in mezzo al mare, siamo di fronte a Venezia Lido. Ma è un lampo, voltiamo lo sguardo e navighiamo tra signorili palazzi veneziani, oggi quasi totalmente sedi di famosi hotel, da un lato Riva degli Schiavoni e dall'altro le isole di San Giorgio Maggiore e della Giudecca. Giriamo intorno proprio all'isola della Giudecca, apprezzando alla nostra destra il tratto che va da Punta della Dogana a San Basilio ed alla nostra

sinistra il rosso Molino Stucky (oggi sede dell'Hilton Hotel), che imponente domina sulla Giudecca. Decidiamo di fermarci proprio in questa lunga isola di rimpetto al campanile di San Marco, cerchiamo un ristorante che ci hanno consigliato (da Rea), cucina di pescatori, lontano dai circuiti turistici. Purtroppo lo troviamo chiuso, ma non ci demoralizziamo ... dopo un pranzetto in barca ripartiamo alla scoperta della laguna, stando bene attenti alle briccole, cioè quei pali legati tra loro ed emergenti dalla laguna, che segnalano i metri di fondale disponibili per la navigazione. In mare è tutto un passaggio di vaporetto, di linea urbana e non, di imbarcazioni private e taxi, di gondole stipate di giapponesi, sul nostro cammino incrociamo solo un'altra imbarcazione a vela ...

l'idea del Capodanno in barca a vela a Venezia sembra sia decisamente originale!

La sera ci dedichiamo un emozionante concerto d'archi in una suggestiva location, una sala del Palazzo delle Prigioni. Dopo un' introduzione mozartiana l'orchestra Collegium Ducale esegue magistralmente i concerti delle "Quattro Stagioni" di Antonio Vivaldi. Sarà che le "quattro stagioni" le abbiamo vissute davvero in un fiato solo appena tre giorni prima, sarà che Vivaldi rappresenta appieno lo spirito della Venezia dei Dogi, certo è che le festose note ed i cinguettii della Primavera, la

tempesta ed i virtuosismi in assolo dell'Estate, l'ebbrezza del vino e della caccia dell'Autunno e la sacralità dell'Inverno ci hanno completamente assorbiti e per un'ora siamo rimasti rapiti da un turbinio di emozioni ... altro bel motivo per cui è decisamente valsa la pena arrivare fin qui!

I due giorni successivi li dedichiamo un po' alla cultura e molto al mare, l'itinerario museale che privilegiamo è Palazzo Ducale, Palazzo delle Prigioni passando all'interno del Ponte dei Sospiri, Palazzo Correr, il Museo Archeologico e le sale monumentali della Biblioteca Marciana, per finire con l'inedito Museo Navale, una piacevole

sorpresa a cui varrà la pena dedicare un breve approfondimento. Tra un museo e l'altro pasteggiamo con un ottimo spritz al Bar del Campanile, nei pressi di Piazza San Marco, e ci gustiamo prelibatezze dolciarie accompagnate da un buon caffè in un paio di storiche pasticcerie artigianali (Marchini e De la Rosa) e ovviamente (come poteva mancare!) al noto e sempre affascinante Caffè Florian. L'idea che letterati, artisti e dotti uomini di mare lì stazionassero ed intrattenessero interessanti conversazioni è stuzzicante ed è bello tener viva questa memoria anche solo passandoci davanti di tanto in tanto!

Un pomeriggio lo trascorriamo



visitando le tre famose isole di Murano, Burano e Torcello. La lavorazione del vetro e le affascinanti creazioni artistiche che ne derivano caratterizzano Murano, una sorta di Venezia in miniatura, uno dei volti "artigiani" di questa preziosa città galleggiante. Non da meno è Burano, con i suoi originali merletti e le sue case colorate, a memoria dei pescatori che tornavano a casa con il buio o con la nebbia e da lontano potevano meglio distinguere la loro abitazione e pregustare il calore degli affetti familiari. Hanno colori brillanti le case di Burano ed al tramonto assumono un fascino silenzioso e particolare, tanto da farci pensare che questa piccola isola meriterebbe una sosta più lunga, magari anche un pernottamento tra quelle tinte forti ed i piccoli pontili, tutto perfettamente in ordine ed in armonia. Torcello è l'isola più piccola e più distante: un pittoresco molo, una passeggiata lungo canale, un paio di locande che segnano momenti importanti della storia delle arti e della letteratura e poi una piazza grande come un fazzoletto, con la sua Cattedrale e la chiesa di Santa Fosca. Venezia è nata qui, è sorta pian piano da Torcello, e forse proprio per questa antica memoria, nonostante sia un'isola che con i suoi soli 10 abitanti sta sparendo, molti artisti l'hanno scelta come sede di lungo soggiorno e come fonte di ispirazione per romanzi e capolavori artistici. Tra i tanti che qui hanno dimorato ricordiamo Marc Chagall, Max Ernst, Maria Callas, Arturo Toscanini ed Ernest Hemingway.

Le sere precedenti l'ultimo dell'anno ceniamo in interessanti ristoranti in zona Santa Croce e Cannaregio, degustando primi al nero di seppia, baccalà mantecato e sarde in saol; passeggiando di notte scopriamo campielli poco praticati, lontani dai selfie dei

turisti, ci lasciamo condurre verso il quartiere ebraico attraversando campi, ammirando chiese e scorci lagunari e restando senza fiato dinanzi all'insolito Ospedale cittadino, addossato alla Basilica dei Dogi, con un ingresso da Cattedrale da lasciare sbigottiti. Ci torna in mente, girovagando senza fretta per la città buia e silente, un passo di Carlo Goldoni, commediografo prediletto della città lagunare, quando nelle sue *Memorie* scrive "*Venezia è una città così straordinaria che non è possibile farsene un'idea senza averla vista. Non bastano carte, piantine, modelli, descrizioni: bisogna proprio vederla. Tutte le città del mondo sono più o meno simili fra loro: Venezia non è simile ad alcun'altra*".

Il Museo Storico Navale che poco fa abbiamo citato è stata una piacevole scoperta: cinque piani di storia della navigazione, in tutte le sue espressioni; secoli di intuizioni, di invenzioni, di sperimentazioni. Dalle vele quadre, alle navi da guerra; dai velieri ai dirigibili ed i sommergibili. Salendo per i piani si apprezza l'evoluzione delle tecniche di navigazione e non solo; il museo cura dettagli e descrive bene strumentazioni, arredi, sezioni e modelli di imbarcazioni. Abbiamo avuto poco tempo per visitarlo, ma siamo stati contenti di averlo fatto, promettendoci

di ritornare, per approfondire la visione di alcune sale visitate fuggacemente.

Infine è arrivata la fatidica notte dell'ultimo dell'anno, nel mentre si è unita all'equipaggio anche Cristina e tutti insieme decidiamo di cenare in barca, cucinando pesce fresco acquistato al Mercato del pesce di Rialto.

Dopo cena molliamo gli ormeggi e ci dirigiamo verso Piazza San Marco, vogliamo vedere i fuochi d'artificio dal mare, quindi ci avviciniamo il più possibile alla zona di lancio. Proviamo sensazioni piacevoli, c'è una bella aria, nonostante il freddo ed una laguna abbastanza trafficata. Allo scoccare della mezzanotte parte una lunga batteria di fuochi che non delude, i colori illuminano il mare e la piazza, il cielo e l'acqua si specchiano l'uno nell'altra e si augurano buon anno. Noi con un brindisi ci uniamo a questo augurio, in quell'alchimia di gioia e perplessità che sempre caratterizza la fine di un anno e l'inizio di uno nuovo.

Qualche ora di sonno e saliamo su un vaporetto in direzione Ferrovia, prendiamo un treno alle prime luci dell'alba e torniamo a casa, augurando al resto dell'equipaggio un rientro meno difficoltoso del viaggio di andata.

INFO UTILI:

Dipartimento Velico di Sant'Elena:

telefono 041 5231927 - fax 041 2414745

www.dvv.it - divede@tin.it

Museo Storico Navale:

Riva San Biagio 2148 - dal lunedì al venerdì dalle 8.45 alle 13.30, il sabato chiude alle 13.00, costo del biglietto 5,00 euro, prenotabile anche on line al sito

www.venezianaunica.it



NORME PER LA NAVIGAZIONE

Nel corso dell'apericena svoltasi nella sede a terra del nostro Circolo il 4 aprile u.s., ho avuto il piacere di intrattenermi con alcuni amici soci con i quali si è parlato, tra l'altro, delle norme che regolano la navigazione da diporto in Italia e nella vicina Croazia. Si è anche parlato dell'opportunità di dismettere la bandiera italiana e ottenere la sempre più diffusa bandiera Belga.

Considerata la vastità e la complessità della materia, unita all'incertezza che la stessa sembra creare ai naviganti, ho pensato che fosse utile svolgere in proposito un approfondimento, sia tramite la lettura diretta delle norme attualmente in vigore in Italia e contenute nel Codice della navigazione, sia esaminando alcuni siti nautici specializzati in materia.

L'intento è quello di fornire un quadro di sintesi quanto più possibile chiaro e preciso, così che ciascun socio diportista possa districarsi tra le varie norme e scegliere la via ritenuta più consona all'utilizzo della propria imbarcazione.

Va innanzitutto evidenziato che nell'ambito della Comunità Europea non esistono ancora, purtroppo, norme comuni, tanto che ogni Stato membro, adotta una propria

particolare normativa.

Considerata la complessità della materia e delle diverse norme che la regolano, in questo testo procederemo per gradi, analizzando nell'ordine, limitatamente alla condotta di natanti e imbarcazioni da diporto, i seguenti argomenti: **A) Il Codice della Nautica con le norme che regolano la Navigazione da Diporto in Italia; B) Pro e contro della bandiera Belga; C) Normativa per l'accesso, la navigazione e l'uscita delle unità da diporto in Croazia;**

Norme nautiche in vigore in Italia - In Italia è in vigore il Codice della Nautica da Diporto che è stato predisposto ai sensi dell'art. 6 della legge n. 172 del 8/07/2003 recante anche le disposizioni attuative emanate dalla direttiva 2003/44/CE. Tale codice è stato emanato con il Decreto Legislativo n. 171 del 18/07/2005 ed è entrato in vigore definitivamente il successivo 15/09/2005.

E' opportuno precisare preliminarmente che nel linguaggio comune con il termine "barca" si identificano tutti i mezzi utilizzati per navigare ai fini diportistici e ricreativi. La norma definisce così

"unità da diporto" ogni costruzione, di qualunque tipo e con qualunque mezzo di propulsione, destinata alla navigazione da diporto.

In base alla lunghezza dello scafo le unità da diporto si suddividono nelle seguenti categorie:

- **Natanti**, unità a remi o con scafo di lunghezza pari o inferiore 10,00 mt.
- **Imbarcazioni**, unità con scafo di lunghezza superiore a mt. 10 e fino a 24 mt.
- **Navi**, unità con lunghezza superiore a 24 mt.

Unità con marchio "CE" - Dal 17/06/1998 tutte le unità da diporto (natanti, imbarcazioni e navi) immesse sul mercato dell'Area Economica Europea devono rispettare dei requisiti minimi standard prescritti da specifiche disposizioni tecniche, soprattutto in tema di sicurezza. La conformità a queste norme è attestata dalla marcatura "CE" apposta su una targhetta affissa allo scafo che riporta i dati tecnici e di abilitazione (nome costruttore, marcatura "CE", categoria di progettazione, portata consigliata, numero max. di persone trasportabili).

I limiti di navigazione di unità da diporto marcate "CE" (natanti compresi), variano in base alla abilitazione assegnata dal marchio "CE" stesso.

In base alle caratteristiche di progettazione costruttive si hanno quindi le seguenti categorie che abilitano ad una diversa determinata navigazione che, è importante evidenziare, non tiene conto, come fino al 1998, della distanza dalla costa, ma bensì delle condizioni del vento e del mare. La valutazione di

Categoria di progettazione	Forza del vento	Altezza delle onde in mt. (scala Beaufort)
A – alto mare (anche oceani)	Superiore a 8	Superiore a 4mt
B – al largo	Fino a 8 (burrasca)	Fino a 4 mt (mare agitato)
C – in prossimità della costa	Fino a 6 (vento fresco)	Fino a 4 mt. (molto mosso)
D – in acque protette	Fino a 4 (moderato)	Fino a 0,3 mt. (mare poco mosso)

tali condizioni è demandata a colui che comanda la barca.

Unità senza marchio "CE" Per quanto concerne la navigazione delle unità da diporto costruite sino al 17/06/1998 si applicano le seguenti regole.

I Natanti possono essere abilitati a navigare: a) entro **6 miglia** dalla costa; b) **entro 12 miglia** dalla costa se omologati per la navigazione senza alcun limite o riconosciuti idonei per tale navigazione da apposita attestazione rilasciata da un organismo tecnico abilitato (vedi R.I.N.A ecc.); c) entro **1 miglio** dalla costa per le jole, pattini, sandolini, mosconi, pedalò, tavole a vela, derive a vela ecc.

Le Imbarcazioni da diporto possono essere abilitate a navigare: a) entro le 6 miglia dalla costa in mare e senza alcun limite nelle acque interne; b) senza limiti dalla costa in acque marittime e interne come da abilitazione comprovata da apposita certificazione rilasciata da un ente tecnico autorizzato (R.I.N.A. e affini).

Sulla base di quanto sopra riportato ed in particolar modo sulla netta diversità di norme esistenti tra le unità da diporto marcate "CE" e quelle non marcate "CE" appare opportuno approfondire l'argomento **"limiti di navigazione"** per i natanti e soprattutto per quelli non marcati "CE".

Va evidenziato in generale che nello spirito della nuova legge anche i natanti omologati "CE" potrebbero navigare a qualsiasi distanza dalla costa nel rispetto delle condizioni meteo-marine stabilite per ciascuna categoria (vedi tabella precedente). Ma sulla questione della navigazione dei natanti fuori delle acque territoriali, è necessario fare alcune considerazioni di diritto internazionale. Al riguardo, si sottolinea che l'allontanamento oltre le 12 miglia dalla costa costituisce una violazione ai principi stabiliti dalla Convenzione internazionale delle Nazioni Unite, sul diritto del mare di Montego Bay del 1982, recepita dall'Italia con legge n. 689 del 1994, secondo i quali per le unità, di qualsiasi specie e tonnellaggio, in navigazione

nell'alto mare (fuori delle acque territoriali nazionali e comunitarie) deve esistere uno stretto legame tra la nave e la bandiera dello Stato di appartenenza, comprovato dai documenti di bordo.

L'art. 91 della Convenzione di Montego Bay prevede infatti che ogni Stato stabilisca le condizioni che regolamentano la concessione alle navi della sua nazionalità, della immatricolazione nel suo territorio e del diritto di battere la sua bandiera. **In sintesi, mentre allo Stato di bandiera è demandato il controllo delle questioni di carattere tecnico, amministrativo e sociale a bordo delle navi (unità da diporto in genere), il controllo dei traffici, invece, viene esercitato dalle navi militari di un qualsiasi paese firmatario della Convenzione che possono pertanto esercitare il diritto di visita e controllo, qualora ritenuto opportuno.**

I natanti, com'è noto, essendo unità da diporto non iscritte

nei registri, non sono muniti di alcun documento che ne identifichi la nazionalità, venendo così a mancare il requisito di collegamento con la bandiera. Non bisogna dimenticare che in alto mare il controllo della navigazione è esercitata, come già detto, dalle navi militari dei Paesi che hanno aderito alla Convenzione, le quali possono procedere, qualora ne ricorrano le circostanze, anche a inchiesta di bandiera e al sequestro dei mezzi nautici.

A tal fine, poco o nessun valore risulta avere in proposito un'eventuale dichiarazione di atto notorio autenticato dagli uffici comunali o da un notaio attestante la proprietà e la residenza del proprietario. Non bisogna poi dimenticare che i natanti sono coperti da assicurazione obbligatoria per i limiti di navigazione autorizzati che, nel caso dei natanti non marcati "CE" sono 6 o 12 miglia dalla costa e che pertanto, nella malaugurata



**Banca
FIDEURAM**

Giuseppe Pasquali

Private Banker

**Ufficio dei Promotori
Finanziari**

Viale Indipendenza, 105
62100 Macerata

Tel. 0733.276911

Fax 0733.240810

Mob. 335.6777975

gpasquali@bancafideuram.it

**Iscritto all'Albo
dei Promotori Finanziari**

**AUTOTRASPORTI
SERVIZIO AUTOGRU**

Alessandroni Carlo snc

- Trasferimenti officina carico e scarico macchinari
- Trasporti eccezionali e imbarcazioni da diporto
- Noleggio carrelli elevatori da 3-4-7 tonn.

Zona ind.le 60020 SIROLO (AN)
Tel. 071 9332267 - Mob. 336 362420
Fax 071 9338399

www.alessandronicarlo.it
alessandronicarlo@libero.it



PRO E CONTRO DELLA BANDIERA BELGA

ipotesi di un incidente in mare in cui venissero coinvolte cose o persone, la Compagnia assicuratrice non procederebbe ad alcun risarcimento.

Sempre più spesso in mare e nei porti si vedono barche battenti bandiera del Belgio.

Rilevato che anche il Socio e consigliere Andrea Suardi ha optato per tale bandiera, ho voluto documentarmi per conoscere in via diretta le motivazioni che spingono a favore di questa scelta.

Da una ricerca su Internet ho trovato un interessante articolo apparso sulla rivista nautica "BOLINA" del novembre 2010 a firma Fabrizio Coccia coadiuvato dall'avv. Roberto Caldara che di seguito riporto in modo da offrire ai Soci informazioni utili sulla scelta di iscrivere la propria imbarcazione in Belgio ed ottenere la relativa bandiera.

Dalla rivista "BOLINA" n. 280 del novembre 2010

Il Belgio, sebbene si affacci sul mare del nord con soltanto 66 km di costa, conta un gran numero di unità da diporto iscritte nei suoi registri navali; quantità di immatricolazioni che è in costante crescita. Non lo si fa per moda, nè per sfuggire ai rigidi controlli del fisco, ma perché il sistema è più snello e più "umano". Anche gli italiani, come in precedenza i francesi, hanno scoperto come evitare di essere vessati da norme interne di cui spesso si fatica a comprendere il significato reale.

I diportisti nostrani hanno quindi iniziato ad "emigrare" verso il Belgio

e ciò nel pieno rispetto della legge nazionale ed internazionale.

Avendo l'Italia ratificato – con legge nr. 689 del 2 dicembre 1994 – la convenzione di Montego Bay, è diventato possibile per un cittadino europeo iscrivere la propria unità da diporto presso il registro di un qualsiasi Stato aderente all'Unione. La ratio legis? Consentire la navigazione dell'unità anche in acque internazionali, senza alcun limite dalla costa.

In molti si sono avvalsi di quanto previsto dalla legge ed, infatti, "cresce il numero dei velisti che immatricula la barca in Belgio per sfuggire ad una burocrazia opprimente e norme rigide".

Ma conviene davvero issare bandiera straniera? Analizziamo la fattispecie nel dettaglio.

I cittadini dell'Unione Europea possono immatricolare la barca in Belgio senza esservi residenti o domiciliati. La legislazione belga prevede due tipi di autorizzazioni per le unità da diporto: la *Lettre de pavillon*, che viene rilasciata alle barche con lunghezza dai 2,5 ai 24 metri per la navigazione nelle acque marittime e la *Plaque d'immatriculation* per navigare nelle acque interne. La patente nautica è necessaria solo per la navigazione nelle acque interne mentre in quelle marittime non occorre.

E' opportuno però sottolineare che, se l'unità battente bandiera belga naviga in acque nostrane, il cittadino italiano che ne assume il

comando dovrà essere in possesso dell'abilitazione prevista dalla legge italiana per quel tipo di navigazione (quando ci si trova ad oltre le sei miglia dalla costa) o per quel tipo di unità (motore con potenza superiore ai 40 cavalli, ect. ...).

I principali vantaggi della bandiera belga sono:

1. Anche un natante può navigare in acque internazionali e senza alcun limite dalla costa.
2. Le dotazioni di sicurezza da tenere a bordo per legge sono minime perché si lascia piena autonomia decisionale al comandante che, di volta in volta, deciderà quali siano le dotazioni necessarie per la navigazione da intraprendere.
3. Le dotazioni di bordo non sono soggette a ripetitive, e talvolta inutili, revisioni e rinnovi.
4. Non sono previsti i costosi controlli periodici a bordo dell'unità.

In Italia invece, le dotazioni per ogni tipo di navigazione sono imposte dalla legge, così come è obbligatorio sottoporre barca e dotazioni di sicurezza a continui controlli (ad esempio la zattera deve essere revisionata la prima volta dopo tre anni dal confezionamento e successivamente ogni due).

La perizia a bordo, fatta da un perito inviato dal R.I.N.A. O da analogo agenzia di certificazione, hanno come fine quello del rilascio e del rinnovo del *Certificato di Sicurezza*, che obbligatoriamente devono avere tutte le unità immatricolate nella nostra nazione.

L'essenziale differenza, in questo caso, fra il nostro sistema e quello belga è che mentre il primo impone rigide norme comportamentali, il secondo appare più flessibile e concede una maggiore autonomia decisionale a chi assume il comando di una barca.

Più autonomia non significa, però, assenza totale di regole. Infatti

lo skipper di un'unità battente bandiera belga dovrà avere a bordo, obbligatoriamente, le seguenti dotazioni:

un giubbotto di salvataggio per ogni persona imbarcata, una boetta luminosa (in caso di navigazione notturna), due razzi di segnalazione ed una boetta fumogena o fuoco a mano, una bussola magnetica, luci di navigazione, corno da nebbia, uno scandaglio, un'ancora, un martello, un mezzo marinaio, pompa di sentina, remi, venti metri di cima, una torcia stagna, estintore, cassetta del pronto soccorso, cartasegno dell'assicurazione, carte nautiche, tavola delle maree, e nel caso di barca a vela, un gioco di vele completo.

Non è obbligatoria, invece, la zattera di salvataggio e quella che fosse a bordo non deve sottostare alle periodiche revisioni che, ad avviso di molti diportisti, hanno più il sapore di una tassa indiretta piuttosto che una chiara utilità pratica.

Quindi, partendo da una base di dotazioni obbligatorie, l'ordinamento belga fa affidamento al buon senso del comandante, ovvero al senso di responsabilità di colui che si assume – civilmente e penalmente – la responsabilità di una determinata navigazione.

Al contrario l'ordinamento italiano appare cavilloso nel prevedere visite periodiche al fine di attestare l'affidabilità dell'unità.

In Belgio tutte le barche di lunghezza comprese fra i 2,5 ed i 24 metri sono considerate imbarcazioni e sono soggette alla medesima normativa. Nello stesso Stato, al termine della pratica di immatricolazione, occorre pagare una tassa di circolazione a cui sono soggette tutte le unità con lunghezza superiore ai 7,5 metri; tale tassa è calcolata in base all'età della barca e non in funzione delle dimensioni dell'unità. Il proprietario di una barca nuova pagherà 2.478,00 euro mentre quello di un'unità con 10 anni o più di anzianità pagherà soltanto 61,50 euro. Successivamente, ogni cinque anni, ciascun proprietario dovrà pagare 98,00 euro per il rinnovo della stessa tassa di circolazione.

Alla luce di queste considerazioni, conviene issare la bandiera belga sulla propria barca?

La risposta a questa domanda spetta a ciascun armatore, ma una cosa appare evidente: l'apparato normativo belga appare semplice e meno opprimente da alcuni punti di vista. Certamente, poi, più datata è la barca e più ci può essere convenienza.

Occorre tenere presente, però, che sarebbe un errore pensare che la bandiera belga renda l'unità invisibile agli attenti occhi del nostro fisco. Il cittadino italiano è tenuto, infatti, a dichiarare la propria unità da diporto iscritta in registro estero. In apposita sezione (quadro RW) della dichiarazione dei redditi e, qualora non rendesse tale dichiarazione, sarebbe considerato un evasore fiscale. E' quanto emerge dalla Circolare n. 45/E in normativa di "monitoraggio fiscale", diffusa dall'Agenzia delle Entrate il 13 settembre 2010. Non è tuttavia prevista una tassazione specifica, ma soltanto la dichiarazione al solo fine di controllare la coerenza del

bene mobile dichiarato con il potere d'acquisto presunto dall'esame della dichiarazione dei redditi nel suo complesso.

I vantaggi, in sintesi, sono: nessun limite dalla costa indipendentemente dalla categoria di progettazione, dotazioni di sicurezza essenziali, nessuna necessità di far visitare periodicamente la barca da un perito e nessun controllo periodico sulle dotazioni di sicurezza.

Svantaggi veri non ce ne sono, anche se, ovviamente, sarà opportuno che il cittadino italiano proprietario di un'imbarcazione immatricolata all'estero si tenga aggiornato sulla normativa della nazione presso cui è registrata la sua unità; essere a bordo di una barca immatricolata nei registri belgi, equivale a trovarsi in territorio belga e cioè con tutte le conseguenze del caso. Il vero e grande vantaggio di far sventolare bandiera straniera è quello di poter navigare in acque internazionali e questo è importante nell'era della globalizzazione.



ANDARE IN CROAZIA CON LA BARCA

Su questo argomento avevo intrattenuto i Soci in un precedente articolo apparso sul notiziario del Circolo n. 1 del 2013. Considerato l'interesse della materia ed in previsione della prossima stagione estiva e delle conseguenti crociere in Croazia, ritengo utile tornare sull'argomento, tanto più se si considera che con l'entrata della Croazia nella Comunità Europea

Le imbarcazioni e gli yacht stranieri, come entrano nelle acque territoriali croate, devono dirigersi, per la via più breve, verso uno dei porti aperti al traffico internazionale nel quale espletare prioritariamente le formalità d'ingresso presso la Capitaneria di Porto. Stesso comportamento deve essere tenuto al ritorno, allorché si devono abbandonare le acque croate.

nautica in corso di validità del comandante, la lista dei membri dell'equipaggio e dei passeggeri e la polizza assicurativa per danni contro terzi (vidimato in precedenza dalla polizia di frontiera). L'elenco dell'equipaggio (*crew list*) e dei passeggeri deve essere tenuto a bordo dell'unità nautica durante tutta la permanenza in Croazia. Devono poi essere corrisposte le tasse previste dalla legislazione croata.

Anche se l'unità viene trasportata via terra, prima d'iniziare la navigazione è necessario acquistare il permesso nautico presso la Capitaneria di Porto. Questo vale anche per le unità straniere che hanno il posto barca permanente in Croazia.

La lista dei passeggeri può contenere al massimo il doppio dei posti omologati disponibili sull'imbarcazioni. Per l'esattezza, il doppio + il 30% della capacità singola; ad esempio per la barca che ha 6 posti, la lista dei passeggeri può contenere $6 \times 2 + 30\%$ di $6 = 14$ nominativi. Nessuno al di fuori della lista dei passeggeri potrà essere ospitato sull'imbarcazione durante la navigazione nel periodo di validità riportato nella "vignetta"; nel corso della durata del soggiorno autorizzato in Croazia è possibile cambiare i membri dell'equipaggio: in questo caso occorre recarsi di nuovo in una Capitaneria e compilare una nuova lista, sempre senza superare il numero massimo previsto come sopra indicato. Nel calcolo non si considerano i bambini sotto i 12 anni di età, che non vengono pertanto computati neanche per il numero massimo di persone consentite. Le persone non indicate nella lista dei passeggeri possono essere ospitate a bordo dell'imbarcazione solo se questa è ferma nei porti.

N.B. Sopra è stato indicato che per la navigazione in Croazia è necessario produrre un certificato attestante l'immatricolazione dell'unità da diporto. Sappiamo però che molti diportisti italiani si recano in Croazia con il proprio natante (unità nautica di lunghezza fino a mt. 10 che pertanto non risultano

sono cambiate alcune norme.

La nota informativa che segue è rivolta agli equipaggi che intendono recarsi, magari per la prima volta, in Croazia via mare con la propria imbarcazione.

All'arrivo il proprietario deve produrre un certificato attestante l'immatricolazione dell'unità nel registro navale del paese di provenienza, un documento certificante la proprietà o il diritto d'uso dell'unità, la patente



immatricolati). Sappiamo anche che in questo caso i diportisti spesso presentano il libretto di matricola del motore che quasi sempre viene accettato. Con l'entrata della Croazia nella Comunità Europea le maglie della normativa si sono però fatte più strette da questo punto di vista e non vi è pertanto certezza che continui questo tipo di permissivismo. Oltre a questo aspetto dovrebbe essere tenuto in considerazione quanto indicato nel precedente articolo "Norme di navigazione", soprattutto per quanto concerne i natanti, marcati "CE" e non.

Capitanerie di porto sempre operative:

Umag, Porec, Rovinj, Pula, Rasa-Brsica, Rijeka, Mali Losinj, Senj, Zadar, Sibenik, Split, Ploce, Metkovic, Korcula e Dubrovnik.

Capitanerie di porto stagionali (1 aprile – 30 ottobre):

Novigrad, Bozava, Sali, Ubli (isola Lastovo), Tisno, Komiza (isola di Vis), Vis, Hvar.

Tasse da pagare per la navigazione in Croazia

- Tassa per la Sicurezza della Navigazione.

Il costo, da pagare in Kune varia da un minimo di 140 kune per unità fino a mt. 2,5 con motore oltre 5 kw ad un massimo di kune 1.050 per unità comprese tra 11 mt fino a 12 mt. Tale costo aumenta per gli yacht da un minimo di kune 1.225 per lunghezze comprese tra gli 12 mt e i 15 mt ed un massimo di 1.750 kune per lunghezze oltre i 30 mt.

Detti importi vengono scontati del 10% per ogni anno successivo fino ad un massimo del 50%. Per ottenere detto sconto è necessario che gli anni siano in successione. Saltando un anno si perde del tutto il diritto allo sconto.

- **La Tassa di Soggiorno.** Si applica alle imbarcazioni lunghe più di 5 metri e dotate di posti letto. In tal caso il computo riguarda sia la lunghezza del natante, sia la durata del soggiorno. L'esborso minimo, barca da 5 a 9 metri e soggiorno fino a 8 giorni, è di 150 kune (19,8 euro) che sale a 39,5 euro fino a 15 giorni, a 52,7 fino a 30 giorni, 79 euro fino a 90 giorni e 131,6 euro per un anno. Quello massimo, riguardante imbarcazioni lunghe più di 20 metri e soggiorno fino ad un anno, è di

1700 kune, pari a 224 euro.

La patente richiesta. In Croazia, per poter condurre qualsiasi unità nautica che superi i mt. 3,00 di lunghezza o abbia un motore di potenza superiore ai 4 kw è richiesta la patente nautica. Chi abbia una valida patente nautica rilasciata nel paese di provenienza, non avrà bisogno d'altro essendo la patente riconosciuta valida anche in Croazia.

Soccorso. Le operazioni di salvataggio in mare ed il loro coordinamento sono di competenza del Servizio nazionale croato per la sicurezza della navigazione, con sede a Rijeka (Fiume), che svolge la sorveglianza 24 ore su 24 sui canali VHF nn. 10 e 16. E' anche attivo il numero telefonico 9155.

Limiti di navigazione. Navi, yacht e imbarcazioni devono mantenere le seguenti distanze di sicurezza dalla costa:

- navi: distanza dalla costa non inferiore a mt. 300;
- yacht: distanza dalla costa non inferiore a mt. 150;
- imbarcazioni: distanza dalla costa non inferiore a mt. 50.

LO SPIRITO SOCIALE CHE VORREI SEMPRE VEDERE

Le belle giornate di sole sono finalmente arrivate.

Con esse il porto torna a rianimarsi giorno dopo giorno e a poco a poco cambia il suo aspetto, fatta eccezione per l'ormai cronico insabbiamento.

Siamo quasi alla fine di aprile e, come da tempo programmato ed annunciato, è giunto il momento di varare le barche che stazionano nell'area compresa tra il bar del Circolo e la spiaggiola per predisporre la zona operativa e la logistica dell'importante regata di campionato italiano di Wind Surf che si svolgerà dal 1 al 3 maggio prossimi.

Considerate le numerose incombenze cui far fronte per organizzare al meglio l'importante iniziativa, noi del Consiglio Direttivo, per quanto possibile, ci siamo divisi i ruoli ed i compiti affinché il Circolo risponda al meglio all'evento e lasci un positivo ricordo ai regatanti in termini di organizzazione, accoglienza ed assistenza in mare e a terra.

Per offrire il mio contributo ho passato, pertanto, parecchi giorni in porto al fianco ed in aiuto dei nostri operatori (il nostromo Mario Cremonesi, il gruista Alessandroni, l'efficace e sempre disponibile

Alberto Maggiori ed anche l'affezionato ed esperto ex nostromo Mauro Mazzantini) per provvedere al varo e allo spostamento di ben 16 imbarcazioni.

E' con vivo piacere che in questi giorni ho potuto vedere molti Soci del nostro Circolo intenti a curare personalmente la preparazione al varo della propria barca e non solo! Malgrado l'assillo del dragaggio, si è infatti potuta respirare, a mio parere, un'aria diversa e positiva con la quale, tranne qualche eccezione, lo spirito sociale è andato affermandosi tra i Soci, giorno dopo giorno.

Lodevole e degno di nota infatti vedere numerosi nostri soci attivi e pronti a darsi una mano uno con l'altro nella fase di varo delle barche o per risolvere i più vari ed imprevisi inconvenienti che, forse mai come

quest'anno, si sono presentati e hanno dovuto essere risolti nel più breve tempo possibile. Assi elica e supporti motore danneggiati, eliche montate non correttamente o addirittura perse in acqua poco dopo il varo e ritrovate grazie ad un bagno fuori stagione di uno dei soci, invertitori bloccati, ecc. ecc. hanno fatto sì che in aiuto dei soci direttamente interessati arrivassero altri soci che, o materialmente o con mirati e corretti suggerimenti, hanno permesso di superare al meglio gli imprevisti. Prezioso e professionale anche il lavoro svolto da Graziano Alessandroni che è riuscito a varare anche sei imbarcazioni in un solo giorno districandosi al meglio tra i tanti ostacoli disseminati nell'area in concessione al nostro Sodalizio. Alla luce di quanto sopra mi sento di rivolgere al Circolo e di conseguenza a tutti noi soci l'augurio che questo spirito sociale riesca a consolidarsi sempre di più, non solo per mantenere un buon clima all'interno ma anche al fine di preservare l'identità e l'esistenza dello stesso nell'ambito della comunità numanese, soprattutto in questi tempi difficili. Buon vento a tutti.

AVVISO AI NAVIGANTI

Per garantire un migliore servizio ai Soci e al tempo stesso sfruttare al meglio la disponibilità di posti per le barche in transito, il Consiglio Direttivo tutto raccomanda vivamente i soci che lasciano il proprio posto barca partendo in crociera, di avvisare il nostromo Mario Cremonesi (cell. 340-8867123). E' necessario infine comunicare allo stesso la data del previsto rientro a Numana con un giorno di anticipo.



Vittoria Assicurazioni

AGENZIA GENERALE di OSIMO

Dott. Fabrizio Staffolani

- **Agenzia Generale di Osimo**
Via Molino Basso, 2/B - 60027 OSIMO - Tel 071 7231070
- **Sede secondaria di Recanati**
Via dei Politi, 19 - Tel/Fax 071 7571582
- **Nuova sede secondaria di Castelfidardo**
Via Rossini, 129/1 - Tel/Fax 071 7823901
- mail: fstaffolani@libero.it

Tutte
le soluzioni
per la tua
sicurezza



CONTATTACI ALL'ARRIVO DELL'ATTESTATO DI RISCHIO
Per una consulenza personalizzata ed un preventivo gratuito

"...E IL NAUFRAGAR M'È DOLCE..."

Dopo aver trascorso la notte in barca in una baia croata, al risveglio salita in pozzetto e agli occhi si apre uno scenario a dir poco meraviglioso: i primi raggi del sole che timidamente dall'alto delle montagne si riflettono sul mare cristallino. Tutt'intorno un silenzio violato dal volo dei gabbiani e dai flutti del mare. E forse ammirando la bellezza di ciò che appare, tutti i pensieri sono rapiti e inebriati dallo stupore della natura. Proprio queste emozioni che pervadono fortemente lo spettatore - in questo caso diportista - lo trasformano in un poeta. Non con penna ma con pensieri celati nell'intimo.

In questo numero ho voluto sottoporre alla vostra lettura qualche poesia di grandi poeti, magari quando assisteremo ad albe da casa o in barca al Conero, questi versi fortificheranno il nostro amore per il mare.

Buona lettura.

L'uomo e il mare

di Charles Baudelaire

Sempre il mare, uomo libero, amerai! perché il mare è il tuo specchio; tu contempi nell'infinito svolgersi dell'onda l'anima tua, e un abisso è il tuo spirito non meno amaro. Godi nel tuffarti in seno alla tua immagine; l'abbracci con gli occhi e con le braccia, e a volte il cuore si distrae dal tuo suono al suon di questo selvaggio ed indomabile lamento. Discreti e tenebrosi ambedue siete: uomo, nessuno ha mai sondato il fondo dei tuoi abissi; nessuno ha conosciuto, mare, le tue più intime ricchezze, tanto gelosi siete d'ogni vostro segreto. Ma da secoli infiniti senza rimorso né pietà lottate fra voi, talmente grande è il vostro amore per la strage e la morte, o lottatori eterni, o implacabili fratelli!

Ulisse

di Umberto Saba

Nella mia giovinezza ho navigato lungo le coste dalmate. Isolotti a fior d'onda emergevano, ove raro un uccello sostava intento a prede, coperti d'alghie, scivolosi, al sole belli come smeraldi. Quando l'alta marea e la notte li annullava, vele sottovento sbandavano più

al largo, per fuggirne l'insidia. Oggi il mio regno è quella terra di nessuno. Il porto accende ad altri i suoi lumi; me al largo sospinge ancora il non domato spirito, e della vita il doloroso amore.

S'ode ancora il mare

di Salvatore Quasimodo

Già da più notti s'ode ancora il mare, lieve, su e giù, lungo le sabbie lisce. Eco d'una voce chiusa nella mente che risale dal tempo; ed anche questo lamento assiduo di gabbiani: forse d'uccelli delle torri, che l'aprile sospinge verso la pianura. Già m'eri vicina tu con quella voce; ed io vorrei che pure a te venisse, ora, di me un'eco di memoria, come quel buio murmure di mare

Mare

di Giovanni Pascoli

M'affaccio alla finestra e vedo il mare: vanno le stelle, tremolano l'onde. Vedo stelle passare, onde passare: un guizzo chiama, un palpito risponde. Ecco sospira l'acqua, alita il vento: sul mare è apparso un bel ponte d'argento. Ponte gettato sui laghi sereni, per chi dunque sei fatto e dove meni?

I ricordi

di Giuseppe Ungaretti

I ricordi, un inutile infinito, ma soli e uniti contro il mare, intatto in mezzo a rantoli infiniti. Il mare, voce d'una grandezza libera, ma innocenza nemica nei ricordi, rapido a cancellare le orme dolci d'un pensiero fedele... Il mare, le sue blandizie accidiose quanto feroci e quanto, quanto attese, e alla loro agonia, presente sempre, rinnovata sempre, nel vigile pensiero l'agonia... I ricordi, il riversarsi vano di sabbia che si muove senza pesare sulla sabbia, echi brevi protratti, senza voce echi degli addii a minuti che parvero felici...

Camminavo sulla sabbia

di Kahil Gibran

Camminavo sulla sabbia. Bassa marea.
E giù, oltre, la curva, scrissi un verso sulla sabbia
E in quel verso scrissi quel che la mie mente pensava
e ciò che la mia anima desiderava.
E quando la marea fu alta ritornai, ancora, su quel lido, e di ciò che avevo scritto nulla trovai.
Trovai solo i segni del bastone di uno che aveva lì camminato da cieco.



Circolo Nautico Numana Silvio Massaccesi

Centro di avviamento allo sport e attività agonistica
Scuola di Vela FIV, per bambini, ragazzi e adulti
Corsi di vela sul Conero su barche tradizionali

PER INFORMAZIONI ED ISCRIZIONI

Segreteria C.N.Numana - Via del Porto 34 - 60026 Numana (AN)
Tel e fax +39 071 9331542 - info@cnumana.it - www.cnumana.it

SCUOLA DI WINDSURF FIV

Base Nautica presso i Bagni Eugenio - Via Litoranea 5/7 - Numana
I nostri istruttori vi aspettano per una prova gratuita ...
Mobile: +39 335 6918705 / 39 347 4520308 - windsurfnumana@gmail.com



BASE NAUTICA ESTIVA

Con disponibilità di ormeggi in transito - Per disponibilità contattare il numero +39 338 8082609

CORSI DI VELA PER ADULTI E BAMBINI

Contattare la segreteria del Circolo

CORSI METEOROLOGIA

Il corso, tenuto dal Dr. Maurizio Melappioni, si propone di illustrare tutte le fonti di informazione meteo-marina e di fornire le capacità per gestirle. Comprende la lettura degli strumenti di bordo, barografo, navtext, meteofax e internet. Il corso è aperto anche a principianti

RISTORANTE E BAR SOCIALE

Sede Nautica Portuale - Tel.+39 071 7360442
Antonietta - Cell. +39 338 2726939

