

Giorgio Daidola

Viaggio in Mediterraneo

Immagini, incontri e riflessioni
di un velista curioso



Edizioni il Frangente

Contenuto

- 7 Prologo

- 11 **Capitolo 1 - Ritorno alla vela avventura**
 - 11 Partire
 - 12 Una fuga a tempo
 - 12 La qualità emozionale dell'avventura
 - 13 Le difficoltà delle crociere pluriennali

- 15 **Capitolo 2 - Da Finale Ligure a Tropea 2008**
- 15 **Corsica, costa ovest**
- 16 **L'altra Sardegna**
 - 18 Stintino e l'Asinara
 - 20 Alghero e la Riviera del corallo
 - 22 Bosa e il fiume Temo
 - 23 Da Bosa a Oristano
 - 25 Da Oristano a Carloforte
 - 27 Da Carloforte a Porto Teulada
- 30 **La mia Sicilia**
 - 30 Egadi
 - 32 Marsala e Trapani
 - 34 Alla scoperta della Riserva Naturale dello Zingaro
 - 36 Le Eolie e il macellaio di Filicudi
- 39 **Il Porto di Tropea ieri e oggi**

- 42 **Capitolo 3 - Da Tropea a Marmaris 2009**
- 42 **Obiettivo Atene**
- 43 **La traversata dell'Egeo**
 - 49 Siros e l'uomo degli hamburger
 - 52 Amorgos
 - 53 Levitha, ultimo paradiso
- 56 **Da Kos a Marmaris**
 - 57 Bodrum
 - 58 Golfo di Gökova (Gökova Körfezi)

- 60 Golfi di Hisarönü e di Yesilova
- 61 Bozuk Bükü, Serce Limani, Cala Bizantina
- 62 Marmaris
- 63 Igor Sharygin, dalla Russia con amore...
- 69 Hasan Kaçmaz, il padre dei marina turchi
- 71 I marina turchi
- 73 In secca o in acqua?

75 Capitolo 4 - Marmaris - Finike - Marmaris 2010

- 75 Lungo le coste della Lycia
- 79 Da Marmaris a Fethiye
- 83 Da Fethiye a Finike e ritorno a Marmaris
- 88 Uno spettacolo buffo
- 90 Alain Capon, l'eremita di Kapi Creek
- 94 Kastellorizo, un'isola per gente in fuga
- 96 Skevos Vrontos, lo scultore errante
- 98 Una settimana a Kekova
 - 98 Woodhouse e Üçağiz
 - 100 Tersane
 - 100 Kale Köy
 - 102 La città sommersa e il mare morto di Üçağiz
 - 103 Gökkaya Limani
 - 103 Karaloz

105 Capitolo 5 - Da Marmaris ad Ayvalik 2011

- 105 Da Marmaris a Kuşadası
- 110 Demokan, il visionario
- 112 Hasim Tan
- 115 Tilos
- 116 Peter Needham, la passione sta dentro
- 120 Nisiros
- 121 Alimia
- 123 Le isole dell'Apocalisse
 - 123 Patmos
 - 125 Arki
 - 126 Lipso
 - 126 Agathonisi
- 127 Samos
- 129 Da Kuşadası ad Ayvalik

- 131 Port Alaçati, la Port Grimaud turca
- 132 Khios
- 134 Oinoussa
- 136 Lesbos
- 140 *Fraternidade*
- 141 Ayvalik
- 145 Nella bottega di Mehmet
- 146 Jackie & David story
- 149 Jesus Sanchez
- 152 Burcin
- 153 Le barche di Atatürk
- 156 Maurizio, trent'anni anni dopo
- 159 I dintorni di Ayvalik
 - 160 Bademli
 - 161 Assos

163 Capitolo 6 - Da Ayvalik a Lefkas 2012

- 163 Bozcaada e Limnos
- 167 Lungo le coste della Calcidica
- 171 George Paschalis
- 173 Le Sporadi Occidentali
 - 173 Nisos Pelagos
 - 174 Alonissos
 - 175 Skopelos
 - 175 Skiatos
- 176 Il canale dell'Eubea
- 181 Hydra e Poros
- 182 Golfo di Corinto
- 186 Ritorno nello Ionio
- 187 Spiros Dallos e il marina di Lefkas
- 189 Nikos Koutsodontis, l'anima dei marina greci

194 Epilogo

- 194 Quando la barca rimane sola
- 196 Equipaggi

200 Ringraziamenti

Capitolo 1

Ritorno alla vela avventura

Partire

Giugno 2008. Steso nella cuccetta di prua questa sera non riesco a prendere sonno. Sono nel porto di Finale Ligure, dove *Zeffiraglia*, un Gladiateur classe 1978, è di casa da molti anni. Domani partirò in crociera ma non sarà una crociera come tante altre. Non sto partendo per un giro del mondo in solitario. Sto partendo con moglie, figlio di undici anni, l'amico Bruno Bizzaro con i suoi due figli più o meno dell'età del mio, per quella che potrebbe essere la solita crociera estiva di due settimane. Questa volta però a Finale Ligure *Zeffiraglia* non tornerà più. Non saranno possibili ripensamenti.

Ho cercato di convincere la direzione del porto a lasciarmi partire per due-tre anni, pagando una quota ridotta per garantirmi la disponibilità del posto barca al mio rientro. È evidente che al porto una proposta del genere conviene, in quanto potrebbe utilizzare il posto lasciato libero per ormeggi temporanei. Il problema è che il regolamento non prevede questa possibilità e nessuno ha interesse o voglia di cambiarlo. Burocrazia impera.

Purtroppo in questo modo si favorisce lo sviluppo di porti pieni di barche-roulottes che escono raramente. Anche Claudio Burlando, governatore della Liguria nel 2008 ed estensore della legge di riordino della nautica del 1997, è d'accordo su questo punto quando afferma che «occorre aumentare il numero di ormeggi per transiti... in questo modo si favorirebbero gli spostamenti e dunque, in generale, il turismo nautico». Sante parole che però non sembra trovino applicazione nella sua Liguria.

Una fuga a tempo

Non penso che sarei felice di vivere tutta una vita sul mare. Io amo vivere l'avventura non solo in barca ma anche alle alte quote e nei deserti di sabbia e di neve. Non voglio chiudere con le mie attività lavorative, l'università e il giornalismo. Non voglio chiudere con le mie passioni, con i lunghi raid sugli sci e le spedizioni sulle montagne bianche del mondo. La mia fuga sul mare è a tempo determinato, ma con l'ottica del vagabondo. Sempre alla ricerca di nuovi approdi, di nuovi rapporti umani, dell'imprevisto che fa la differenza.

Trent'anni fa, con la mia prima barca, un Ranger 29, avevo già fatto questa esperienza di crociera *pluriennale* per tre anni consecutivi, lasciando svernare la *Bétemps*, così si chiamava la barca dal nome dell'antico rifugio ai piedi del Monte Rosa, in Grecia e in Turchia, dove andavo a raggiungerla a ogni inizio estate.

Nel raccontare di questa nuova crociera pluriennale, che è il mio presente e, spero, il mio futuro, non ho potuto fare a meno di ricordare, in molti punti, questa prima crociera agli inizi degli anni Ottanta. Confrontando due epoche, due momenti della vita, tentando talvolta di mescolare il presente con il passato, non senza lasciare spazio ai pericolosi piaceri della nostalgia.

La qualità emozionale dell'avventura

Allora era tutto più facile. Non solo perché avevo trent'anni di meno. Era più facile perché c'erano meno barche in giro e non c'era bisogno di prenotare ormeggi e rimessaggi con grande anticipo. Anche i prezzi degli ormeggi erano molto più accessibili. Certo acqua ed elettricità in banchina erano l'eccezione, mancavano i corpi morti e le catenarie. I marina di qualità erano pochi e, per risparmiare soldi, si cercava di evitarli.

D'altra parte la qualità dei servizi interessava allora molto meno della qualità emozionale di un ormeggio in un piccolo porto di pescatori, dove si entrava senza bisogno di prenotazioni telefoniche o via internet, senza l'ansia di dover chiedere se c'era posto, magari con fuori un bel forza sette e nessuna alternativa nelle vicinanze.

Allora i porti erano ancora considerati i rifugi dei marinai, analoghi a quelli per gli alpinisti in montagna. Rifugi in cui non si può assolutamente negare l'ospitalità, a costo di ormeggiarsi all'inglese ai pescherecci, oppure di essere costretti a mettere le ancore una sopra l'altra.

Si soffiava tutti assieme i rischi e i sacrifici imposti dal brutto tempo, ci si aiutava e così ci si conosceva. Non come adesso che i vicini di ormeggio il più delle

volte manco ti salutano o fanno finta di non vederti.

Ora i marina sono spesso simili a confortevoli ma anonimi alberghi a tre-quattro stelle. In essi non si può entrare quando tutti i comodi posti letto, volevo dire posti ormeggio, sono stati assegnati (salvo per una grave avaria, oso pensare che sia così!), cosa normale in luglio e soprattutto in agosto.

Si può quindi dire, paradossalmente, che oggi tutto è più difficile. Il comfort si paga caro e salato non solo con il portafoglio ma anche con gli stress da ricerca di un posto barca, con una incomunicabilità sempre più diffusa.

Le difficoltà delle crociere pluriennali

Non ho contato il numero di ore che ho passato a scrivere email a tutti i porti turistici del sud Italia in cui la barca avrebbe potuto svernare a fine 2008. Fra quelli che hanno risposto (circa un 70 per cento) nessuno mi ha offerto un contratto annuale, ma solo contratti invernali da ottobre ad aprile e costosi contratti mensili per gli altri mesi. Tutto è diventato più facile negli anni successivi in Grecia e in Turchia, dove la stanzialità nautica non è la regola ma l'eccezione.

In generale l'alternativa ai marina possono essere i cantieri, dove si può mettere la barca in secca nei lunghi periodi in cui non si naviga. Se risulta difficile valutare a distanza la sicurezza e i servizi offerti da un marina, ancora più arduo risulta scegliere un cantiere senza averlo visitato, salvo che si abbia avuto modo di parlare con chi c'è già stato.

Non avrei mai lasciato Finale Ligure senza avere la certezza di un posto barca per l'inverno e così prenotai un ormeggio nel bel marina di Tropea. Ora, dopo quattro anni di crociera pluriennale, sono molto più rilassato, ho capito che un buon ricovero per l'inverno lo si trova sempre e che è meglio sceglierlo di persona, anziché elettronicamente.

Partire per più anni significa preparare adeguatamente la barca, in modo da limitare al massimo gli interventi durante la crociera pluriennale. Non rientra negli obiettivi di questo libro riportare una check list completa per la preparazione a una crociera di questo tipo, peraltro variabile da barca a barca. Posso solo dire che se si vuole partire relativamente tranquilli è meglio non aspettare gli ultimi mesi ma iniziare la preparazione con largo anticipo, e cioè negli anni precedenti, con rinnovi di vele, sartie, motore, impianto elettrico, verricello, oltre a eventuali trattamenti antiosmosi, riverniciatura delle fiancate, eccetera... Meglio poi partire subito dopo una visita RINA, in modo da essere lasciati tranquilli per un po' di anni.

La scrupolosa preparazione della barca, unita al reperimento di carte e portolani aggiornati, sono essenziali per un ritorno alla vela-avventura, al piacere profondo dell'andar per mare con la propria barca.

Capitolo 2

Da Finale Ligure a Tropea 2008

Corsica, costa ovest

In venti ore di lenta navigazione da Finale Ligure raggiungiamo Calvi, senz'altro il porto più bello della costa ovest della Corsica. Grandi montagne di oltre 2700 metri di altitudine, che a fine giugno presentano ancora ampi lenzuoli di neve, fanno da sfondo a una baia di acqua limpida dall'ovale perfetto.

Non so quante volte sono arrivato qui attraversando da Finale Ligure, ma devo ammettere che questa costa è talmente bella che ci si ritorna sempre volentieri.

Le tensioni della partenza si sono dileguate insieme alle nebbie fitte che hanno reso adrenalina questa traversata su un mare liscio come l'olio, praticamente sempre a motore.

Anziché fare i turni di notte, come è la regola in questi casi, Cristina, Bruno e io non abbiamo chiuso occhio, lanciando messaggi acustici, speriamo a vuoto, con il corno da nebbia, nonché lampi a 360 gradi con il nostro tanto potente quanto inutile faro fendinebbia allo iodio. I nostri tre bimbi hanno dormito sapientemente a prua, ignari del rischio. Mai come in questa notte abbiamo sentito il bisogno di investire in un radar...

Non so perché, ma nel porto di Calvi mi sento come a casa mia. Calvi sarebbe senz'altro uno dei pochi posti al mondo dove abiterei volentieri tutto l'anno.

La barca ormeggiata nel porto sicuro, le montagne bianche in inverno dove si può ancora vivere una dimensione dello sci libera, ormai sconosciuta sulle Alpi, il kayak nei tumultuosi torrenti in primavera, le strade strette di un tempo che si adattano alla morfologia delle montagne e non viceversa, le arrampicate

in aderenza sul granito di Bavella, la gioia di un bagno nelle piscine naturali del fiume Fango...

La Corsica è tutto questo e molto di più. Non si è infatti mai sicuri di averne scoperto tutte le potenzialità, che si direbbero inesauribili per chi ama gli sport outdoor, la grande natura, i grandi spazi fuori dal tempo.

La crociera pluriennale è appena incominciata ma, ancora scossi dall'aver rinunciato per sempre all'ormeggio di Finale Ligure, non possiamo resistere alla tentazione di chiedere se ci sarebbe posto per tenere la barca qui a Calvi per tutto l'anno e a quali condizioni...

In Francia sono i sindaci a decidere ogni cosa, anche l'assegnazione dei posti barca in porto: occorre scrivere una bella lettera ai primi cittadini e sperare che venga presa in considerazione. Per Calvi comunque nulla da fare, non ci sono contratti annuali disponibili, che peraltro avrebbero un prezzo accessibile. Semmai è possibile un contratto invernale da ottobre a maggio per poi pagare le salate tariffe giornaliere per gli altri mesi. Se in estate si naviga seriamente questa può essere una buona soluzione.

Per evitare questi salassi estivi una coppia di pensionati svedesi, che tiene la barca a Calvi, la mette in secca in un cantiere vicino per tutta l'estate, dedicandosi alla navigazione nelle altre stagioni.

Il bel tempo stabile ci permette di vivere ancora una volta le emozioni forti offerte dalla costa ovest della Corsica, da Calvi a Porto. È pur vero che ora è vietato fermarsi per la notte in una baia magica come Marina d'Elbo e che Girolata è diventata un comodo porto in cui ci si ormeggia facilmente fra due boe, ma il fascino di questa costa di alte montagne di rocce rosso fuoco che al tramonto si spengono nel mare, rimane davvero unico.

Vorremmo poterci fermare di più in questi luoghi ricchi di fascino e di ricordi ma la nostra crociera, pur essendo una fuga lenta, paradossalmente non lo permette.

Giunti al traverso delle isole Sanguinarie, così chiamate per il colore rosso fuoco, approfittando di un bel vento al traverso, mettiamo la prua sull'isola dell'Asinara.

L'altra Sardegna

Erano anni che volevo ripercorrere le poco frequentate coste ovest e sudovest della Sardegna ma, partendo dalla Liguria, il limitato tempo a disposizione mi costringeva a optare per il solito arcipelago della Maddalena, con nel migliore



dei casi alcuni blitz alla zona della Tavolara: luoghi sempre ricchi di fascino, ma ora sovraffollati, regolamentati, sfruttati all'inverosimile. Ricordo cos'era Capo Coda Cavallo nel 1976, con una baia perfetta, caraibica, la lunga spiaggia dorata, l'acqua limpidissima. Nessun edificio. Nessuna barca. Ora è un desolante alveare rumoroso.

Le coste ovest e sudovest sono un altro mondo, sono rimaste la Sardegna vera, lunghi tratti di costa naturali, pochi approdi ricchi di fascino, poche barche. Paesaggi mozzafiato, vertiginose pareti di roccia a picco sul mare, centri storici perfettamente conservati, grandi fiumi da risalire con il tender, stagni in cui nidificano specie protette, resti di città e porti fenici, acque cristalline e spiagge di sabbia fine, reti di sentieri naturalistici e panoramici per chi, come me, ama camminare lungo le coste. Tutto questo offre la vera Sardegna.

Stintino e l'Asinara

La porta d'ingresso alla costa ovest della Sardegna per chi proviene da nord è il Parco Nazionale dell'Asinara.

Da Propriano, ultima tappa sulla costa ovest della Corsica, abbiamo telefonato all'ufficio del parco di Porto Torres per ottenere una boa a Cala Reale, la principale dell'isola. Per il pagamento occorre fornire il numero della carta di credito, perché le boe sono incustodite!

Dopo una traversata ideale, caratterizzata da un vento al traverso sui 15 nodi con mare appena formato, raggiungiamo il nostro ormeggio in piena notte. A causa della totale oscurità che avvolge l'isola, salvo le poche luci di Cala d'Olive, di Cala Reale e del faro che segnala i pericolosi Scoglietti, l'atterraggio è adrenalinico.

La mattina successiva ci rendiamo conto di essere quasi soli in questo eden silenzioso, tutte le altre boe salvo una sono inutilizzate. Pensiamo sia perché pochi sanno di questa favolosa possibilità di ormeggio.

L'Asinara è stata infatti aperta al turismo al di fuori dei gruppi organizzati da non molti anni e questa ventina di boe davanti all'imponente Palazzo Reale, già dimora dei Savoia, rigorosamente riservate alle barche a vela, rappresentano una intelligente apertura a una nautica da diporto rispettosa dell'ambiente.

Raggiungiamo il molo con il tender a remi: a parte il fatto che l'uso del motore qui è rigorosamente vietato, non se ne sente davvero il bisogno.

All'Asinara sembra davvero di essere ritornati indietro nel tempo. I vecchi edifici della colonia penale si specchiano armoniosamente nell'azzurro intenso

della grande baia. Essi si stanno trasformando lentamente in strutture museali e turistiche ben inserite nel paesaggio.

Il silenzio è rotto unicamente dal ruggire potente degli asinelli bianchi dell'isola. Che però non riusciamo a vedere.

Asinara, asino: sembra che il nome dell'isola derivi proprio da questi animali bianchi o albin, un tempo usati per i lavori agricoli e soprattutto come mezzo di trasporto. Gli asinelli erano molto amati da guardie e detenuti e ogni anno, fino al 1977, erano protagonisti di uno straordinario palio all'inizio di settembre proprio qui a Cala Reale. Era l'unico grande evento sull'isola, preparato per mesi.

Un grande cartello alla radice del molo riporta i numerosi sentieri naturalistici e la rete di strade utilizzate unicamente da autobus pubblici e da un fuoristrada camuffato da trenino turistico.

Sentiero dell'acqua, sentiero della memoria, sentiero del granito, sentiero del muflone... sono ben nove i sentieri escursionistici dell'isola. Bisognerebbe potersi fermare in questo piccolo paradiso almeno tre-quattro giorni, e non tre-quattro ore come nel nostro caso.

Malgrado le nostre continue critiche al turismo mordi e fuggi, al nostro inneggiare ai piaceri della lentezza, questa è un'ennesima prova che non siamo capaci di mettere in pratica le nostre affermazioni. Schiavi del nostro tempo che corre troppo veloce.

Vorremmo almeno salire lungo il sentiero del leccio (percorribile anche con le mountain bike noleggiabili sull'isola) e, da buoni alpinisti, raggiungere Punta Maestra Serre di 391 metri, ossia la cima più alta dell'isola.

L'unanime scelta dei bambini, che sono la nostra maggioranza a bordo, fa però optare per il sentiero dell'asino bianco, che si snoda in piano nella meravigliosa zona di Capo Trabuccato, poco distante da Rada della Reale.

Dopo circa quindici minuti di cammino, ecco finalmente davanti a noi, all'ombra di un vecchio muro, un gruppo di asinelli bianchi. Piccoli e docili, facili da accarezzare e da fotografare. Essi ci fanno ritornare indietro nel tempo, quando questi meravigliosi animali, molto più intelligenti di quanto si pensa, svolgevano un ruolo molto importante nelle zone di montagna.

Una sosta al bar-self service realizzato nell'edificio che affianca il Palazzo Reale, un tempo usato per la disinfezione a vapore, e lasciamo l'Asinara nel migliore dei modi, ossia con un forte desiderio di ritornarci.

In poco più di un'ora di navigazione raggiungiamo il porto di Stintino, passando nei pressi della limpidissima ma troppo frequentata rada della Pelosa.

I due porti-fiordi naturali di Stintino, con le loro centinaia di vele latine, valgono certamente una sosta.



Il porto naturale di Arki situato in fondo a un fiordo a gomito che offre protezione da tutti i venti.



Agathonisi. Ormeggio alla ruota nel porto, aperto a sud. Per la notte è possibile utilizzare il molo del traghetto, a destra nella foto.



Il sentiero lungo la selvaggia costa ovest di Samos, fra Dhrakei e Potami, tocca meravigliose baie incontaminate.



SAMOS



La baia di S. Isidoro vista dalla strada che termina a Drakei. Nella baia si trova l'antico cantiere del maestro d'ascia Psilopatis.



Il porto di Pythagorion sulla costa sud di Samos. È un po' rumoroso, ma è un'alternativa pittoresca oltre che economica al vicino marina.

TURCHIA



Il marina Setur di Kuşadası, uno dei più vecchi della Turchia. Offre ottimi servizi ed è la base ideale per visitare Efeso.