

ACQUA MARINA

Numero 36
Solstizio d'Inverno
21 dicembre 2024
www.leganavaleagropoli.it

**CERV
VENTOTENE RINNOVABILE**

**STAMPA 3D
INNOVAZIONE A BORDO**

**POLPI LADRI
RACCONTI DALL'ANTICHITÀ**

**PESCA A ORATE
TECNICA E SUGGERIMENTI**

**NAVI PERDUTE
STORIE DI RELITTI SOMMERSI**

**GLI SVEVI E LA MARINERIA
SVILUPPO E RIFORME NEL XIII SECOLO**

INDICE



L'INTERVISTA
di Riccardo Vicinanza

CER DI VENTOTENE

PAG. 4

LA TECNOLOGIA
di Giuliana Gelsomino

STAMPA 3D



PAG. 12



L'ARCHEOLOGIA
di Anna Pacella

POLPI LADRI

PAG. 20

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI

PAG. 44

Foto di copertina:
partenza da Les Sables d'Olonne in Francia della decima edizione della Vendée Globe, il
10 novembre 2024 © Diritti Riservati

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno X Numero 36
Direttore editoriale: Alessio Della Torre
Direttore Responsabile: Massimo Vicinanza
Segreteria 0974.82.83.25 - agropoli@leganavale.it
Redazione 348.331.58.82 - info@massimovicinanza.it
Grafica, impaginazione, ricerca iconografica e photo editing: Massimo Vicinanza
© I testi e le foto non possono essere riprodotti senza l'autorizzazione degli autori



LA PESCA
di Fabrizio Aguzzi

ORATE

PAG. 24

LA RICERCA
di Paolo Rocca Comite Mascambruno

ANTICHI RELITTI



PAG. 34



LA STORIA
di Alfonso Mignone

SVEVI E MARINERIA

PAG. 40

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

Crediti fotografici

Green Europe Journal: 6
Sailko: 8-9
LNI Ventotene: 2, 10
CERV: 11
Antonio Grillo: 13, 16, 17, 18
Massimo Vicinanza: 13, 18
Caracol: 14-15
Thingiverse: 2, 17
Printable: 19
Musée National du Bardo: 21
MAN Museo Archeologico di
Napoli: 22-23
La Pescheria Chioggiotta: 25
Tylwyth Eldar: 26-27
Aqua De Mâ: 30-31, 33
Jean-Pol Grandmont: 32
Falklands Maritime Heritage
Trust: 3, 36-37



MASSIMO
VICINANZA

EDITORIALE

L'obbligo di soccorso e salvataggio in mare è un principio cardine del diritto internazionale e un imperativo etico universale. Stabilito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS) e dalla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), questo obbligo vincola ogni comandante di nave a prestare assistenza a chiunque si trovi in pericolo in mare, senza distinzione di nazionalità, status o circostanze. Il dovere di soccorso si basa sulla solidarietà e sul valore inestimabile della vita umana, richiedendo interventi tempestivi e appropriati per proteggere chi è in difficoltà. Le operazioni devono garantire sicurezza, dignità e un approdo sicuro alle persone salvate. Questo obbligo si applica universalmente, a prescindere da confini politici o controversie giuridiche, e sottolinea l'importanza di agire con umanità e responsabilità nelle situazioni di emergenza. Il suo rispetto è essenziale per preservare i diritti umani e la dignità in mare.





RICCARDO VICINANZA

COMUNITÀ ENERGETICA RINNOVABILE

LA LEGA NAVALE AL TIMONE DELLA TRANSIZIONE ENERGETICA DI VENTOTENE

Nel cuore del Mar Tirreno, l'isola di Ventotene sta tracciando una nuova rotta verso la sostenibilità energetica grazie alla sua Comunità Energetica Rinnovabile (CER). Questo ambizioso progetto, nato nel 2021, non solo mira a ridurre la dipendenza dai combustibili fossili, ma anche a coinvolgere attivamente la comunità locale in un percorso di transizione energetica condivisa. Con il supporto della sezione della Lega Navale Italiana e di altri attori locali, la CER sta già facendo passi significativi verso l'autosufficienza energetica, con l'installazione di impianti fotovoltaici e la sensibilizzazione della cittadinanza sui benefici delle energie rinnovabili. Abbiamo incontrato Gabriele Magni, dottorando in

ingegneria sulle comunità energetiche e referente tecnico per il Gestore dei Servizi Energetici (GSE) della nascente comunità di Ventotene... e istruttore di vela della Lega Navale Italiana.

Ciao Gabriele, raccontaci qualcosa di te.

Ho studiato ingegneria energetica alla Sapienza di Roma e attualmente sto completando un dottorato sulle comunità energetiche. Sono ideatore e animatore della Comunità Energetica Rinnovabile (CER) di Ventotene, e di conseguenza referente tecnico per il GSE, una figura necessaria per ricevere gli incentivi. Alla Lega Navale di Ventotene ho lavorato in passato come istruttore di vela e accompagnatore dei gruppi, portando i ragazzi in giro e restando molto legato



IL CENTRO POLIVALENTE DI VENTOTENE, SEDE DEI PRIMI INCONTRI PER LA NASCITA DEL CER

Puoi spiegarci in breve quando nasce e in cosa consiste il progetto CER a Ventotene?

La CER di Ventotene nasce nell'ottobre del 2021, dopo aver fatto come tesi magistrale uno studio di fattibilità. L'idea è stata proposta al sindaco di Ventotene, che ha trovato il progetto interessante e ha deciso di realizzarlo, emettendo una delibera di giunta e coinvolgendo i primi sostenitori, tra cui la Lega Navale, uno dei sette soci fondatori. Ho dovuto abitare a Ventotene durante l'inverno per seguire il processo, facendo insieme al dottorato il servizio civile presso l'area marina protetta e quindi collaborando con il comune. Tuttavia, con il cambio di sindaco e amministrazione, la CER ha rischiato di essere abbandonata. Fortunatamente, è rimasta in vita grazie all'impegno delle persone che hanno preso a cuore il progetto, formando un nuovo consiglio direttivo senza il sindaco, con la Lega Navale come ente facilitatore che fornisce spazi. La linea temporale del progetto è la seguente: costituzione nel 2021, rischio di perdita fino al 2022, e poi un nuovo consiglio direttivo e nuovi soci, passando da 7 a 50 membri tra il 2023 e il 2024. Sul [sito](#) ci sono ulteriori dettagli, tra cui i verbali del consiglio direttivo e lo statuto.

Che cos'è una CER e quali sono i vantaggi di realizzarla?

Per noi, la CER è stata un modo per coinvolgere le persone del territorio su un argomento spesso poco trattato o affrontato solo a livelli troppo alti. L'obiettivo è dimostrare che, mentre la transizione energetica può essere complicata per i singoli, come comunità possiamo semplificarla, soprattutto vivendo su un'isola. Abbiamo organizzato eventi informativi e di sensibilizzazione sulle problematiche della transizione energetica. La CER, grazie agli incentivi che può generare, permette di realizzare progetti sul territorio, scelti ogni anno dall'assemblea. Il primo obiettivo è combattere lo spopolamento invernale, creando attività comunitarie anche nei mesi freddi, non solo in estate. Inoltre, ci sono altri progetti di comunità, come combattere la povertà energetica e organizzare cineforum o iniziative di mobilità condivisa. I veri progetti saranno implementati quando arriveranno gli incentivi. Attualmente, siamo ancora in fase di installazione degli impianti: siamo al sesto, già allacciato in rete, e ora parte la fase di richiesta degli incentivi al GSE e la registrazione ufficiale della CER. Ci sono diverse pratiche burocratiche da seguire, ma speriamo che tutto si concretizzi entro il 2025.

Qual è il ruolo della Lega Navale di Ventotene all'interno del progetto CER?

La Lega Navale è tra i soci fondatori iniziali e facilitatori. Ha organizzato giornate di formazione e sensibilizzazione, coinvolgendo gli allievi. Abbiamo tenuto formazioni su questi temi anche nei campi velici, includendo ragazzi da tutta la Regione Lazio. L'obiettivo era far comprendere cos'è una CER. Grazie ai campi scuola a Ventotene frequentati da molte scuole di Roma abbiamo raggiunto un ampio bacino di persone, circa 100 persone a settimana per un totale di 3-400. I ragazzi e i docenti ne hanno poi riparlato nelle scuole... Questa è un'attività della scuola vela, non direttamente legata alla CER, ma che abbiamo realizzato grazie al mio coinvolgimento in entrambe le realtà.

Quali sono gli altri attori coinvolti, e che ruolo ha la cittadinanza in questo progetto?

Se la Comunità Energetica Rinnovabile (CER) viene promossa dal comune, è necessaria una delibera. Tuttavia, se sono i cittadini a volerla realizzare, non è richiesta alcuna delibera, a meno che il comune non decida di prendersene carico. Tra i partecipanti della CER di Ventotene ci sono diverse imprese locali, come bar, ristoranti, due hotel e una falegnameria, oltre a circa cinquanta privati cittadini. Alcuni di loro vivono sull'isola tutto l'anno, mentre altri hanno case estive. Da un lato, cerchiamo di spronare gli abitanti dell'isola a partecipare, dall'altro, notiamo che le persone che vivono fuori, spesso più istruite e con una maggiore conoscenza del tema, sono più stimolate.

Discorsi troppo complicati o le persone capiscono?

Bisogna partire dalle basi. Ho creato una pagina Instagram dove, nei post, spiego concetti come il kilowatt e il kilowattora. Anche se la tematica è complessa, con un po' di impegno si può comprendere. Non è necessario capire esattamente come viene prodotta l'energia da un pannello solare, che è un processo complicato. L'importante è afferrare i concetti chiave: autoconsumare, produrre energia e utilizzarla per sé stessi. Fornisco anche qualche stima economica, perché è sempre un argomento di interesse. Alla parte ingegneristica si arriva dopo. L'esperienza dimostra che le persone riescono a capire.

C'è stato bisogno di contributi dei privati?

Sì, tutti gli impianti sono autofinanziati e installati privatamente. Gli incentivi della CER vengono dopo: ogni privato installa il proprio impianto e poi riceve l'incentivo, che restituisce alla CER.

L'investimento iniziale dipende dall'impianto: un impianto residenziale da 5 kW può costare circa 10.000 euro, con un costo tra i 1.600 e i 2.000 euro per kW. È possibile detrarre il 50% del costo in 10 anni e ricevere un incentivo permanente. A differenza dell'acquisto di un'auto, l'investimento in pannelli solari si ripaga in pochi anni. Questo comporta una riduzione della bolletta e bonifici annuali dal GSE.

Questo è stato il primo concetto che abbiamo cercato di far comprendere.





Ovviamente questa spesa può essere un limite...

Certo, infatti stiamo collaborando con Banca Etica per definire termini di prestito. In alcuni casi, l'installatore può anticipare il pagamento e poi recuperare lui l'incentivo, una pratica già adottata da molte aziende

Con 5 kW sei totalmente autonomo?

A Ventotene c'è un problema di rete che non esiste a Roma. Molti soci stanno installando delle batterie, che non consiglio a priori, ma in un territorio così isolato possono renderti quasi completamente autosufficiente.

Le batterie immagazzinano l'energia prodotta durante il giorno, permettendoti di utilizzarla di notte: se vuoi guardare la TV di notte o vuoi avere una bolletta quasi zero, ti conviene. Le batterie occupano poco spazio, sono simili a degli armadietti, ma il loro costo può quasi raddoppiare il costo totale dell'impianto. Puoi scegliere di installare poche batterie per coprire solo una parte del fabbisogno o molte batterie per raggiungere l'autosufficienza totale e azzerare la bolletta. Non posso fornire numeri precisi perché dipende dal consumo individuale, che varia in base a fattori come il boiler, la caldaia, il frigorifero, il numero di bagni... Va detto che le batterie sono cruciali per l'autosufficienza totale.

Tuttavia, il concetto della CER è diverso: l'energia prodotta in eccesso viene condivisa con altri membri della comunità. Si tratta di approcci paralleli che devono coesistere, non c'è un giusto o sbagliato.

Quali ostacoli avete o state incontrando?

Gli ostacoli principali sono di natura amministrativo-politica, come i cambiamenti politici che portano a dover ricominciare da capo, creando volatilità. In generale, le CER che nascono sotto i comuni affrontano questa difficoltà. C'è anche una diffidenza iniziale da parte delle persone, che pensano che si voglia vendere loro una nuova bolletta. Questo ostacolo si supera con azioni di sensibilizzazione, parlando direttamente con la comunità. Dal punto di vista pratico, l'instabilità della rete a Ventotene è un problema significativo.

La CER può essere d'aiuto studiando soluzioni adeguate, dato che l'isola è staccata dalla rete italiana, a differenza di Capri e Ischia che sono collegate tramite cavo sottomarino. Ventotene dipende da una centrale a combustibili fossili, che presenta diverse problematiche, come blackout frequenti: a Napoli si verificano una volta ogni dieci anni, mentre a Ventotene ogni due mesi. La CER può contribuire a rendere i membri autosufficienti, mitigando questi problemi.



INCONTRO DEL 22 MAGGIO 2021 PRESSO LA LEGA NAVALE DI VENTOTENE



EVENTO INFORMATIVO CON I SOCI DELLA CERT A VENTOTENE IL 10 GIUGNO 2023

A Ventotene poi c'è anche un problema di acqua, giusto?

Fino a poco tempo fa, l'acqua veniva trasportata tramite navi cisterna. Ora, l'isola dispone di un dissalatore, alimentato dalla centrale. Tuttavia, se il dissalatore ha problemi, le navi cisterna devono ancora intervenire, certo rendono Ventotene autosufficiente ma a spese del gasolio, bruciando diesel, il che non è gratuito. Come parte della mia ricerca di dottorato, ho scritto un articolo che esplora come combinare la produzione fotovoltaica con la produzione di acqua dal dissalatore. Ma attualmente siamo ancora in una fase di ricerca, è quasi fantascienza: la centrale diesel alimenta tutto, sia l'isola che il dissalatore. Anche se c'erano già alcuni impianti fotovoltaici, sono pochi. La difficoltà sta nel poter installare molti impianti: più ne metti, più crei problematiche di rete, essendo su un'isola. Stiamo esplorando tutte le possibilità, e se consulti Scholar, troverai molte informazioni su questo argomento

Credi che quest'iniziativa sia replicabile in altri contesti?

Quali sono le condizioni necessarie?

A livello di CER, ce ne sono molte altre. Nel Lazio, ad esempio, ce ne sono altre 20. È un'iniziativa che deve essere realizzata. Dove c'è già un aggregatore di persone, come una cooperativa, un'associazione o una Lega Navale che organizza corsi di formazione, c'è terreno fertile.

Puoi coinvolgere persone che vivono su quel territorio, che già si incontrano per altri motivi, come andare in barca, e possono unirsi per attivare questo tipo di iniziative. Organizzare eventi serali di sensibilizzazione su questi temi può essere molto utile. Ad esempio, se hai una sede sul mare che prende molto sole, puoi installare un impianto da 10 kW non solo per uso personale, ma in ottica di CER. Insomma, c'è parecchio terreno fertile per questo tipo di progetti.

È necessario uno studio di fattibilità?

Sì, è molto utile per capire le possibilità, anche se non è obbligatorio. Noi abbiamo realizzato uno studio di fattibilità finanziato da un bando della Regione Lazio, che in passato finanziava questo tipo di progetti. Lo studio può essere svolto da tecnici e ingegneri esperti e serve a identificare i possibili membri e gli spazi disponibili, ed è realizzato a vari livelli. Può essere solo tecnico, o tecnico-sociale. Per tecnico-sociale intendo che si analizzano le persone coinvolte, utilizzando questionari per rilevare i consumi, la loro permanenza nelle case (quanti mesi), e i loro comportamenti di consumo. È importante capire anche il livello di conoscenza delle persone coinvolte riguardo al tema. Questo tipo di studio è molto utile perché permette di svolgere una parte dell'attività di sensibilizzazione in anticipo, aiutandoti a identificare le tematiche da trattare.





GIULIANA GELSOMINO

INNOVAZIONE NELLA VELA

IN BARCA CON LA STAMPANTE 3D

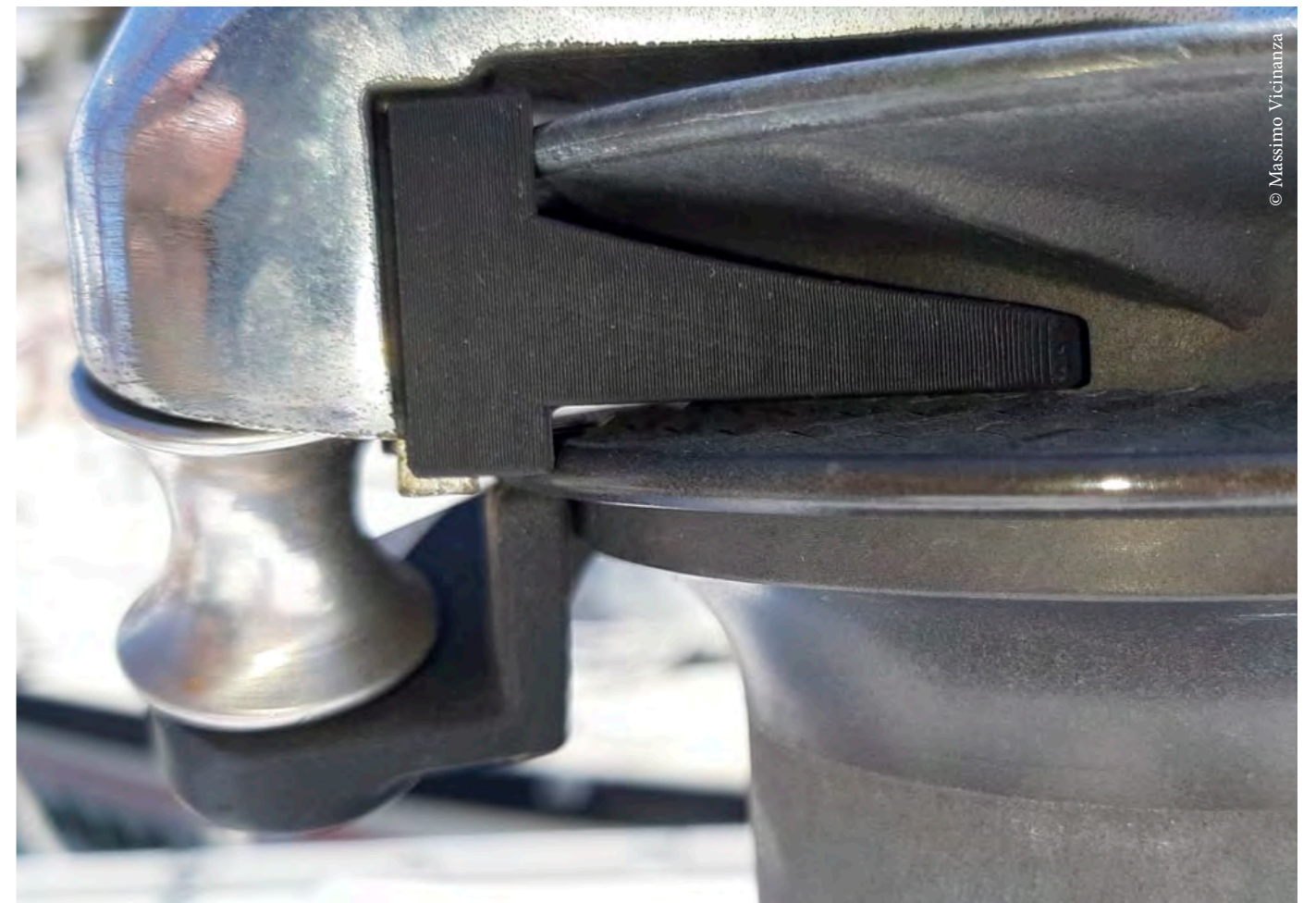
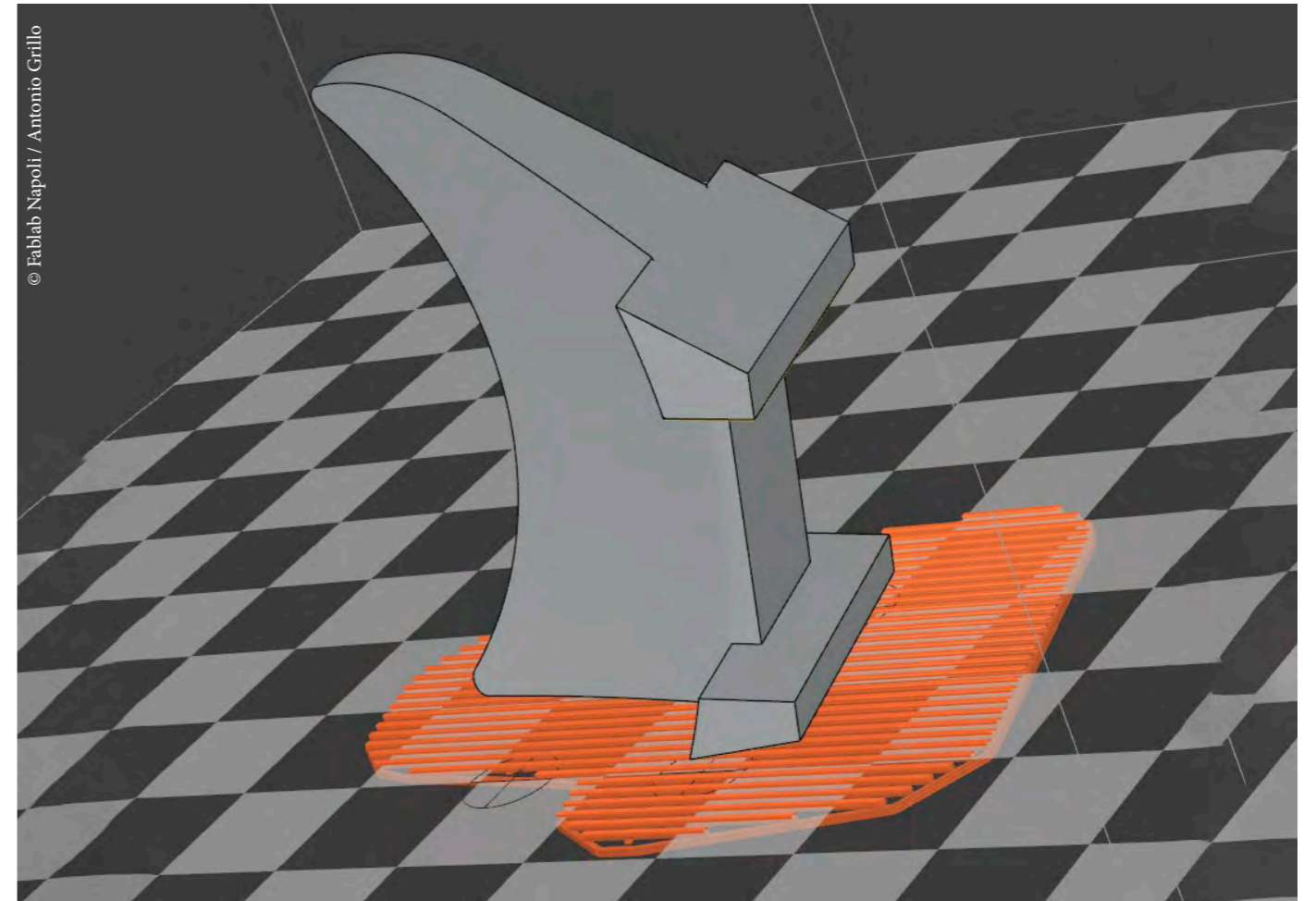
Immagina di essere in mare aperto, lontano dalla costa, quando un componente essenziale della tua barca si rompe: una maniglia, un fermaglio o un supporto per un dispositivo. Fino a poco tempo fa, un problema del genere significava interrompere il viaggio, dirigersi verso il porto più vicino e sperare di trovare il pezzo di ricambio, spesso a costi elevati e con tempi di attesa. Oggi, grazie alla stampa 3D, puoi produrre quel componente direttamente a bordo, con un semplice clic. Una soluzione pratica e immediata, che per molti velisti è già realtà.

La stampa 3D sta rivoluzionando il mondo della nautica, offrendo soluzioni innovative tanto ai cantieri navali quanto ai diportisti. Dai pezzi di ricambio agli accessori su misura, questa tecnologia non solo migliora la vita a bordo, ma la rende più autonoma e sostenibile.

Alcuni cantieri, come il progetto Northern Light Composites, stanno già sperimentando la costruzione di scafi ecosostenibili stampati in 3D, mentre altri utilizzano questa tecnologia per produrre componenti personalizzati in tempi record.

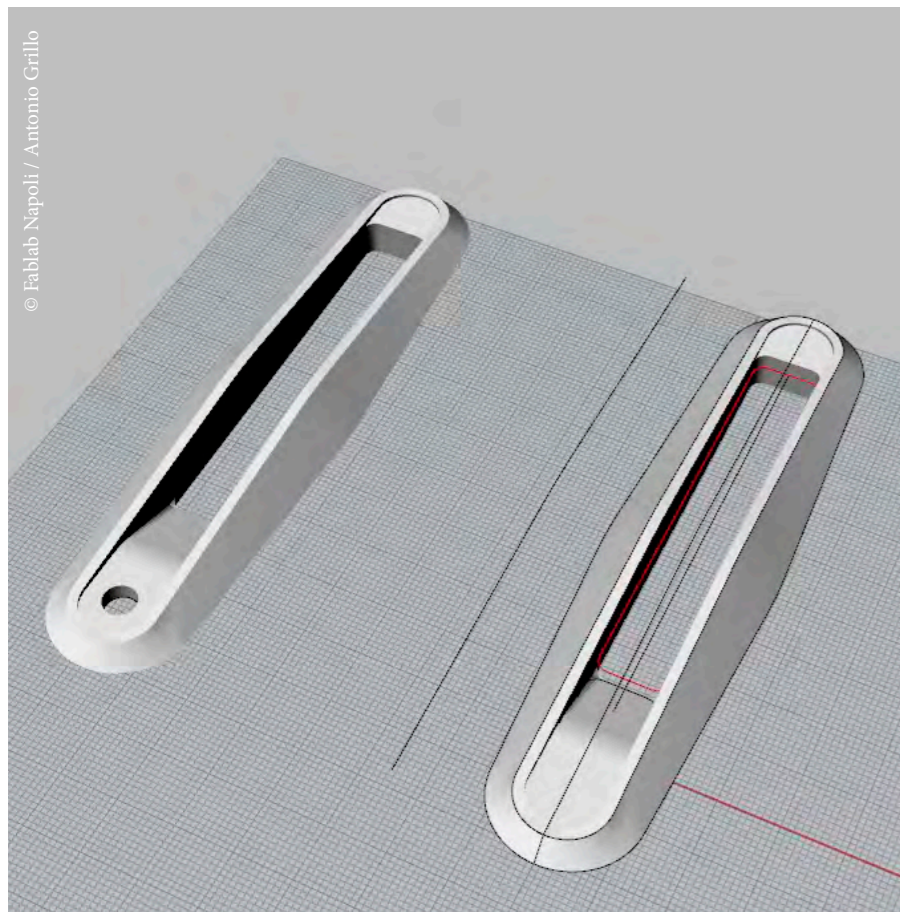
L'esempio della barca Beluga, realizzata interamente in polimeri riciclati, dimostra

come la stampa 3D possa essere anche uno strumento per ridurre l'impatto ambientale. Uno dei principali vantaggi delle stampanti 3D per i velisti è la loro portabilità. Oggi, i modelli disponibili sono compatti, leggeri e progettati per essere trasportati anche in spazi limitati, come quelli di una barca a vela. Alcune stampanti portatili possono essere alimentate con pannelli solari o batterie di bordo, garantendo un funzionamento autonomo anche in mezzo al mare. Ma il vero punto di forza è l'autonomia. Disporre di una stampante 3D a bordo significa ridurre drasticamente la dipendenza dai porti per piccole riparazioni o acquisti di emergenza. Quando si rompe un componente fondamentale, come una clip per le vele o una maniglia per un gavone, puoi stampare un pezzo di ricambio direttamente sul posto, risparmiando tempo e denaro. È una rivoluzione per la sicurezza e la tranquillità di ogni navigatore. Tutti sappiamo che la vita in mare è impegnativa per qualsiasi attrezzatura. Umidità, salsedine e raggi UV mettono a dura prova ogni componente. Ecco perché la scelta dei materiali di stampa è cruciale.

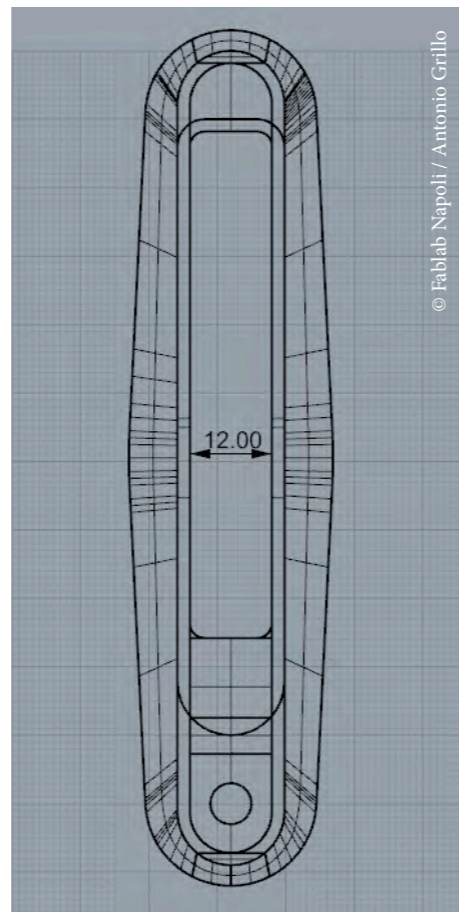




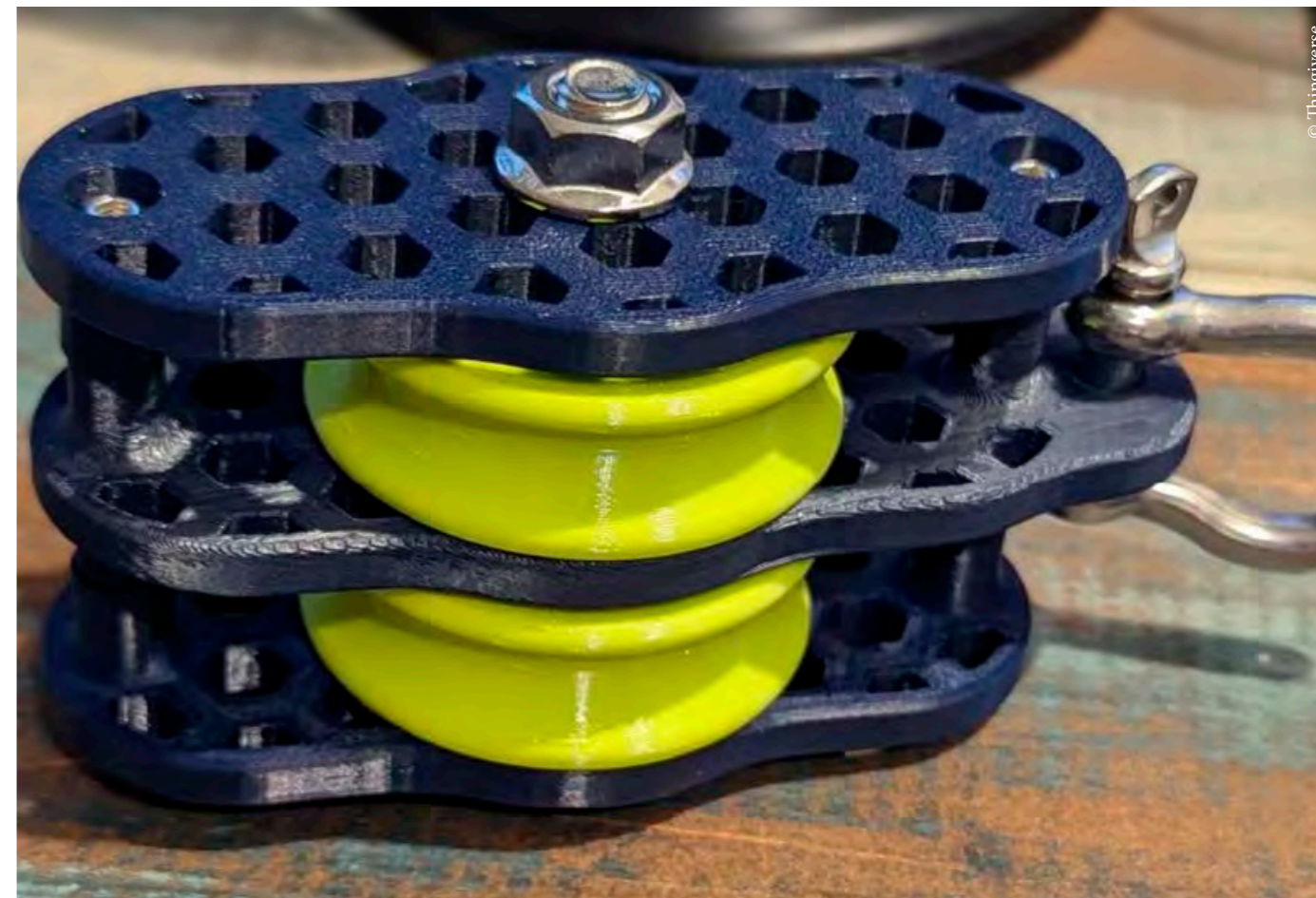
LA BARCA BELUGA, COSTRUITA INTERAMENTE IN STAMPA 3D CON L'UTILIZZO DI POLIMERI RICICLATI



© Fablab Napoli / Antonio Grillo



© Fablab Napoli / Antonio Grillo



© Thingiverse



© Fablab Napoli / Antonio Grillo



© Fablab Napoli / Antonio Grillo

Alcuni filamenti particolarmente adatti per applicazioni nautiche includono:

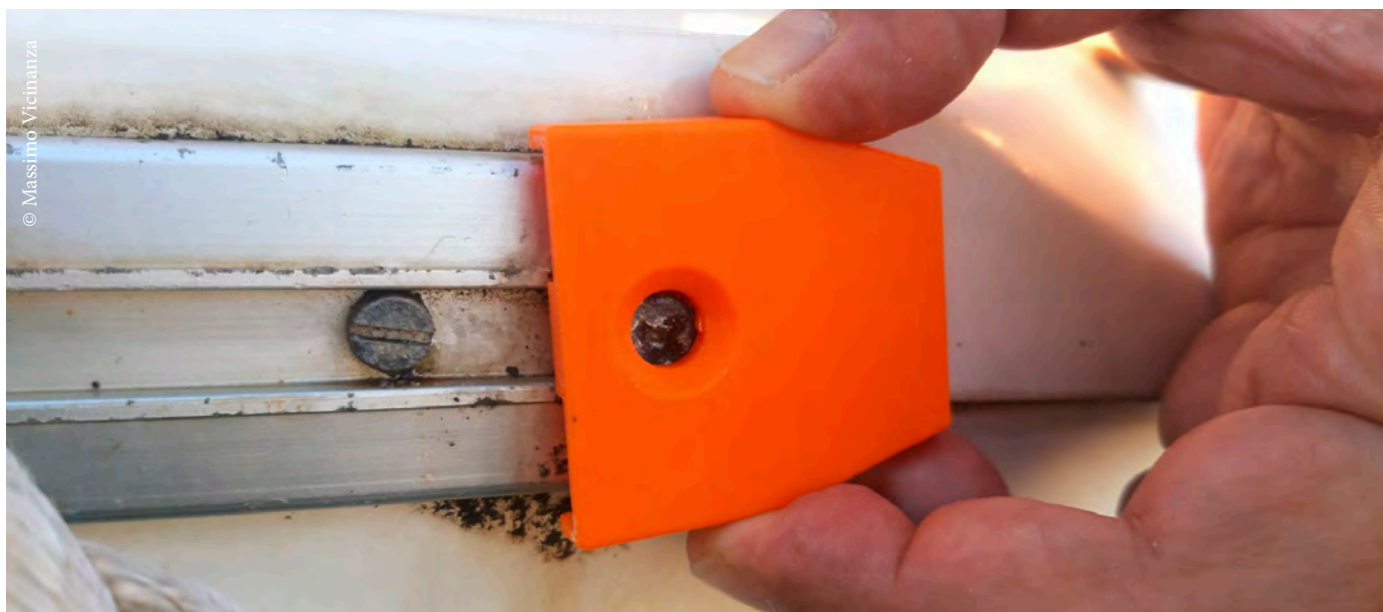
- Nylon: flessibile e resistente, ideale per componenti meccanici.
- PETG: robusto e impermeabile, perfetto per l'ambiente marino.
- Filamenti rinforzati con fibra di carbonio: combinano

leggerezza e alta resistenza, ideali per parti soggette a stress.

- ASA: un'alternativa all'ABS, altamente resistente ai raggi UV e all'ossidazione.

Questi materiali garantiscono che i pezzi stampati siano affidabili e duraturi, anche nelle condizioni più difficili. La stampa 3D è uno strumento incredibilmente versatile, capace di soddisfare molte esigenze della vita in barca.





Ecco alcuni esempi pratici:

Pezzi di ricambio essenziali

- Maniglie per oblò o gavoni, spesso soggette a usura, possono essere riprodotte rapidamente con materiali resistenti.
- Ganci per cime, reti, SUP utili per tenere in ordine l'attrezzatura di bordo, personalizzabili per adattarsi agli spazi disponibili.
- Supporti per strumenti, come staffe per GPS, tablet o telefoni, progettati su misura per garantire stabilità e sicurezza.

Accessori personalizzati

- Porta tazze o posate: progettati per impedire che gli oggetti scivolino durante la navigazione.
- Clip e fermagli per vele: piccoli accessori che si perdono facilmente e che possono essere stampati in nylon resistente.
- Protezione per bordi: coperture personalizzate per evitare graffi o danni durante le manovre.
- Coperture per strumenti: coperture per strumenti personalizzate con il nome della barca.

Strumenti e utensili

- Chiavi personalizzate: per bulloni o viti di dimensioni specifiche, stampabili in poco tempo.
 - Piccoli argani o leve: utili per lavori di manutenzione o montaggio.
 - Stampi per sigillanti: per creare guarnizioni o riparazioni su misura in caso di emergenza.
- Con la stampa 3D, ogni barca può trasformarsi in un laboratorio galleggiante. Che si tratti di risolvere un'emergenza, migliorare l'organizzazione o creare accessori personalizzati, questa tecnologia offre ai velisti un mix unico di innovazione, praticità e sostenibilità. È un passo avanti verso una navigazione più autonoma, efficiente e rispettosa dell'ambiente. La stampa 3D non è solo uno strumento: è una compagna di viaggio indispensabile per affrontare con serenità ogni sfida che il mare può presentare.



ANNA PACELLA

L'INGORDIGIA PUNITA DEL POLPO

RACCONTI E LEGGENDE DI MOSTRI MARINI DELL'ANTICHITÀ

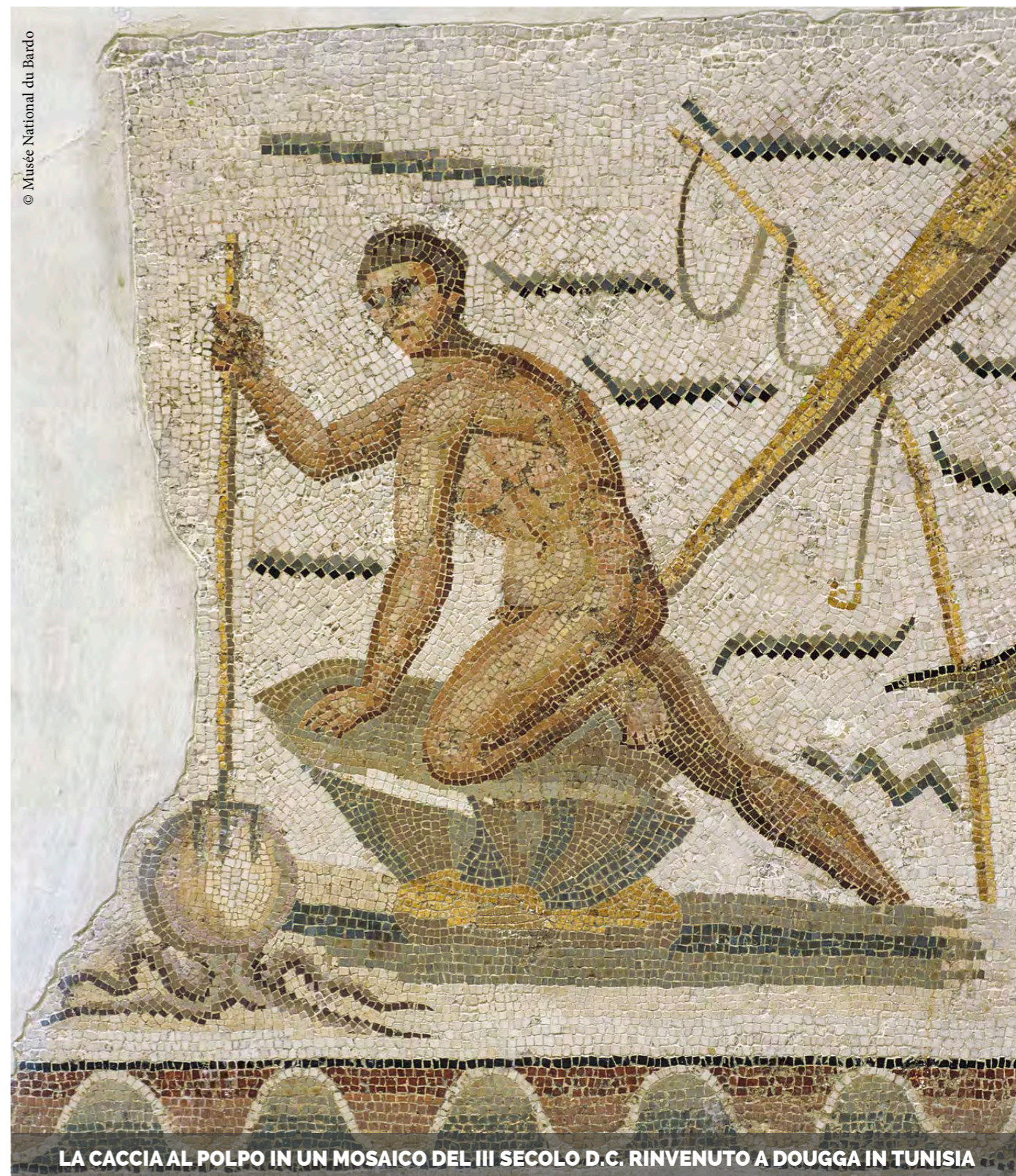
Il polpo, per la sua struttura e il suo modo di cacciare avvolgendo la preda fra i tentacoli, ha suscitato una certa curiosità nell'immaginario popolare e si è prestato a racconti e leggende fantastiche fin dai tempi antichi, quando già si credeva che potesse raggiungere dimensioni enormi, paragonabili a quelle dei cetacei. Un episodio gustoso, che riguarda appunto un polpo di dimensioni gigantesche, ci è tramandato da Eliano (filosofo e scrittore romano in lingua greca, 170-235 circa d.C.) nel suo trattato sugli animali. Il mostro viveva davanti alla costa sulla quale si affacciava la città di Dicearchia, l'odierna Pozzuoli, e forse a causa della sua mole doveva essere continuamente alla ricerca di cibo.

Fu attratto dagli odori provenienti da una fogna che scaricava in mare i rifiuti della città e, incuriosito, risalì lungo il canale. E fu fortunato: giunse infatti in una casa in cui mercanti iberici avevano un magazzino di stoccaggio di giare di pesce salato. Per il polpo fu un gioco avvolgere coi tentacoli e spezzare i contenitori di terracotta per cibarsi del loro contenuto e poi ritornare ben sazio di nuovo in mare. Grande fu lo stupore dei mercanti quando si accorsero dello scempio fatto della loro merce, tanto più che non riuscirono a capire come fosse entrato chi lo aveva perpetrato; infatti non si trovava nessun segno di effrazione sulle porte del locale né aperture di alcun genere nelle pareti o sul soffitto.

Decisero di lasciare di guardia un servo armato. Nella notte il polpo ritornò per il suo pasto insinuandosi nel pertugio della fogna e il servo, terrorizzato, assistette immobile alla scena: era una notte di luna piena e l'ambiente era ben illuminato, così il servo poté vedere come l'animale rompeva con i tentacoli le giare e si cibava del loro contenuto. Informati di quanto accadeva nel loro magazzino, i mercanti organizzarono la caccia al mostro, alla quale vollero partecipare anche alcuni volontari attratti dalla curiosità dell'evento. La sera si appostarono in tanti nel locale in attesa del mostro, che in effetti non si fece aspettare.

La scena dell'agguato è descritta a tinte forti: gli uomini sono armati di asce e coltelli e sono paragonati a un gruppo di boscaioli e nella loro mente è chiaro che la mole del polpo, nell'attesa, sta crescendo. Quest'ultimo, ignaro, arriva per il suo ormai consueto pasto serale, ma viene ferocemente aggredito e tagliato a pezzi. A commento del racconto, Eliano annota due osservazioni: l'abilità e la scaltrezza di quelle strane creature che sono i polpi e la stranezza della cattura di un animale acquatico sulla terra ferma.

Conosciamo una storia simile anche da Plinio (scrittore, naturalista, filosofo naturalista e comandante militare, I sec. d.C.), ancora una caccia sulla terra di un polpo ingordo.



LA CACCIA AL POLPO IN UN MOSAICO DEL III SECOLO D.C. RINVENUTO A DOUGGA IN TUNISIA

A Carteia, nella Betica (antica regione spagnola), dove si praticava su larga scala la salagione del pesce in vasche non lontane dalla riva del mare, un polpo, attirato dal forte odore, riusciva a trasferirsi dal mare nelle vasche e aveva preso l'abitudine di andare ogni sera a fare abbondanti scorpacciate. A nulla erano valsi gli sbarramenti posti dai custodi poiché con estrema scaltrezza l'animale riusciva ad arrivare alle vasche arrampicandosi su un albero. Furono messi allora dei cani da guardia che finalmente

una notte, mentre il polpo cercava di riguadagnare il mare, lo sorpresero e lo circondarono. Svegliati dall'abbaiare, i custodi accorsero e a colpi di tridente con fatica riuscirono a uccidere l'animale, che, nel loro resoconto sulla sua cattura, divenne un enorme mostro: la sola testa aveva le misure di una botte della capacità di quindici anfore e ogni ventosa dei tentacoli era grande come un catino, tanto l'eccezionalità dell'accaduto aveva influenzato il racconto della cattura del ladro di pesce.





© MAN - Museo Archeologico Napoli

**UN POLPO CHE CATTURA UN'ARAGOSTA RAFFIGURATO IN UN MOSAICO POMPEIANO
CONSERVATO AL MUSEO ARCHEOLOGICO DI NAPOLI**



PESCA ALL'ORATA DALLA BARCA

CONSIGLI E SUGGERIMENTI PER UNA PREDA MOLTO DIFFICILE

Amici pescatori, soci e colleghi del gruppo pesca eccomi a voi, con l'avvicinarsi dell'inverno e del cattivo tempo, ho pensato di potermi rendermi utile, avendo accumulato in tanti anni di attività e di esperienza (fatta anche con discreti risultati) nel campo della pesca sportiva ed agonistica sia in acque interne che a mare, nel cercare di fare e pubblicare alcune considerazioni.

Non ho la presunzione di chiamarli consigli, ma solo condividere con voi, che amate il mare e la pesca sportiva come me, alcuni argomenti su alcune tecniche di pesca più comuni e da poter utilizzare dalla barca e non.

Tanto premesso, visto che la stagione ed il meteo ancora permette, vorrei parlarvi della pesca all'orata dalla barca.

Iniziamo con qualche nozione di base per conoscere meglio la nostra preda o meglio il "nostro avversario".

L'orata (*sparus aurata*) pesce stupendo e molto ricercato anche in cucina per la bontà della sua carne e che oggi al pari della spigola, troviamo facilmente in pescheria, visto il suo allevamento intensivo, appartiene alla famiglia delle Sparidae. E' un pesce che risulta facilmente riconoscibile per la caratteristica fascia color oro che ha sulla fronte tra i due occhi e dalla forma schiacciata ed una conformazione ossea robusta.

E' un pesce ermafrodita sequenziale, ovvero che nasce maschio e successivamente dopo circa 2/3 anni e/o al raggiungimento di circa 400/500 gr. diventa femmina, quindi i pesci con taglia e con oltre questo peso, saranno sicuramente femmine e quindi quelli di pezzatura inferiore, maschi.

Il suo periodo di riproduzione va dal mese di ottobre a dicembre e lo fa riunendosi in prossimità di scogliere, su profondità medie che vanno dai 10/15 mt. fino a 50/70mt. ove, generalmente si riuniscono in grossi branchi, con le femmine al centro ed i maschi che girano attorno aspettando la deposizione delle uova per poterle fecondare. Quindi passiamo ora alla pesca partendo dall'attrezzatura e poi dalla sua realizzazione.

Le canne: dalla barca si preferisce visto lo spazio di manovra limitato, poter disporre di canne che vanno dai 2,00 ai 3,00 mt. a meno che si voglia optare per una pesca con la bolognese di lunghezza superiore, ma questo magari sarà un argomento che se vorrete, affronteremo in un altro numero della rivista pertanto per le canne io preferisco le cosiddette canne da fider legering, ovvero canne sia a due pezzi che telescopiche con in dotazione i relativi cimini ad innesto da intercambiare e da utilizzare a seconda delle condizioni del mare e/o di giornata.

I mulinelli dovranno essere di misura media ovvero, proporzionati alla stessa canna ed al filo che monteremo su di essi, preferiamo quindi mulinelli non troppo veloci, ma robusti con buona capacità di filo e soprattutto con un'ottima e fluida frizione, da poter regolare velocemente e gradualmente, in un combattimento con una eventuale grossa preda anche tenendo conto che, i diametri dei nylon che useremo, saranno comunque messi a dura prova, poiché sceglieremo quelli di spessore medio alto.

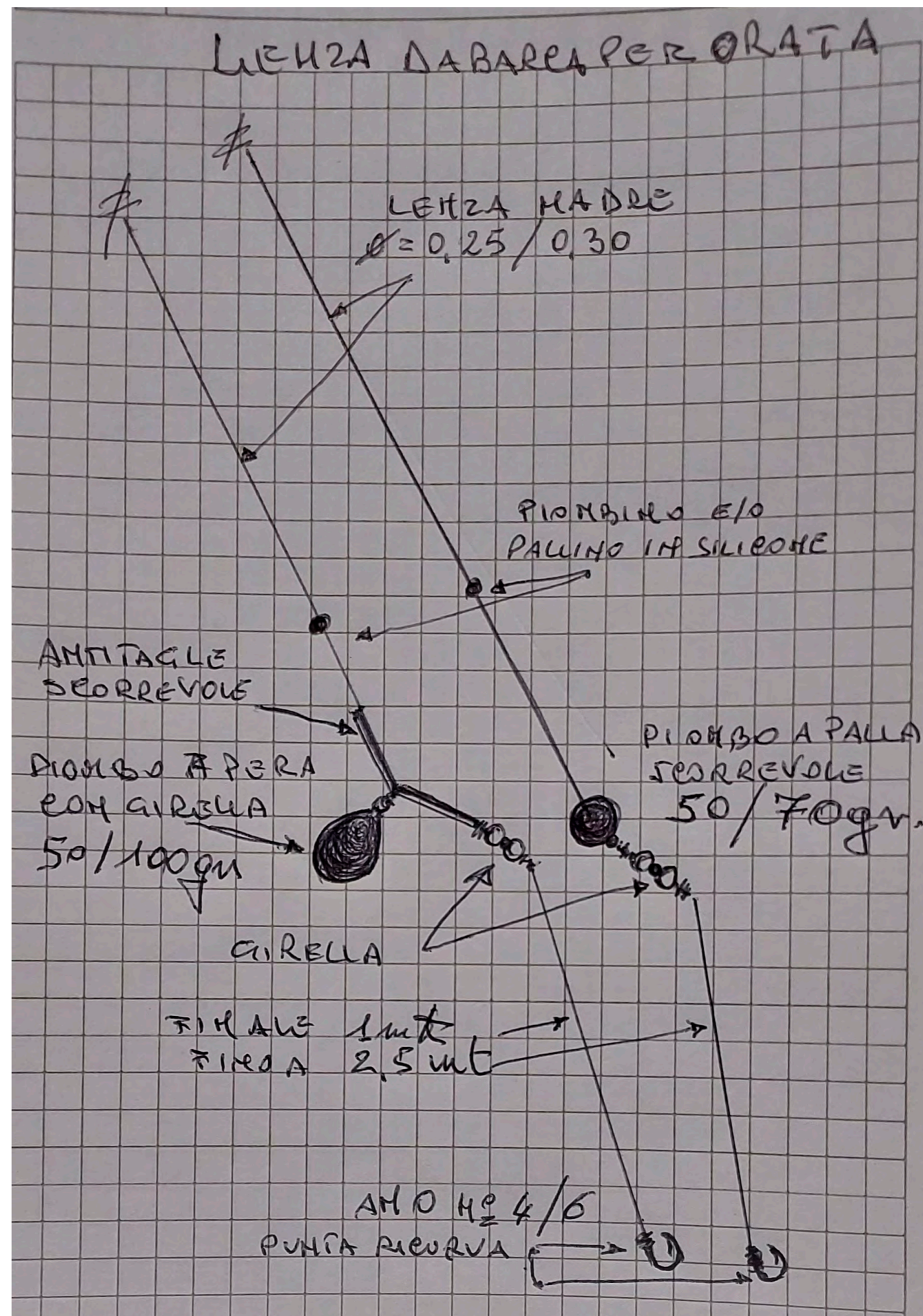






I piombi, da scegliere a seconda delle condizioni meteo-marine saranno da 50 a 100 gr. a forma di palla o se useremo l'antitagle, il piombo sarà invece a forma di goccia o piatto. Gli ami, sono forse la parte più importante della nostra attrezzatura, quella che dovrà garantire la ferrata decisiva e la tenuta della nostra preda oltre alla presentazione della nostra esca quindi è comprensibile che sia la misura, che la forma, devono potersi adattare al tipo di esca ed alla sua conformazione e presentazione. Io generalmente, tralasciando le marche, che lascio alla vostra preferenza, prediligo un amo in acciaio che va dal n. 4 al n. 6 a paletta con punta ricurva e abbastanza robusto sia per l'innesco delle esche tipo vermidi o di quelle vive come granchi e gamberi. Passiamo ora ai fili o lenze da montare sul mulinello, che dovranno essere di lunghezza di almeno 100/150 mt. di un buon nylon di media elasticità con uno spessore che vada da uno 0,25 ad un 0,30 considerando che pescheremo ad almeno 20/30 mt. e che le ferrate dovranno essere immediate e poter far penetrare l'amo nella bocca di un pesce che, non ci dimentichiamo, si ciba di mitili che frantuma con la sua poderosa dentatura. Il finale sarà leggermente più piccolo di spessore ovvero uno 0,20/ 0,25 e comunque proporzionato alla lenza madre e preferibilmente in fluorocarbon che unisce la sua rigidità ad una migliore resistenza oltre all'invisibilità in acqua.

E ora veniamo alle montature: cercherò di essere comprensibile nella descrizione magari aiutandomi con il disegno qui a fianco. Sulla lenza madre andremo per prima ad inserire un fermo che potrebbe essere sia un pallino di piombo, con la possibilità di poterlo spostare a seconda di quanta distanza vogliamo far scorrere il nostro piombo, o meglio un chicco di riso, ovvero un fermo di gomma morbida che si usa normalmente per bloccare i galleggianti scorrevoli o altro della stonfo o altra marca. Poi inseriamo il piombo preferibilmente a palla (in seguito la spiegazione della scelta) con un paracolpi ovvero una perlina preferibilmente in silicone a protezione di una girella dove unire un finale dello spessore sopra indicato e proporzionale sia al filo madre che alle suddette condizioni marine della giornata. Il finale da mt. 1 a 2,50 sempre a seconda delle condizioni del mare etc... (che tratteremo dopo più dettagliatamente) e lo stesso vale per gli ami da usare. Esche: qui la varietà e la scelta è molteplice che però potremmo ridurre, in primis, in virtù della nostra disponibilità di poter poter reperire, poi con la specificità del posto di pesca legato quindi alla possibilità del pesce a trovarla normalmente sul posto per nutrirsi, senza dover ricorrere ad esche che non sono del luogo e che, pur sempre appetibili, potrebbero destare diffidenza per un cibo nuovo o sconosciuto.





© Aqua De Mã





Queste si possono elencare fra tutte le tipologie di quelle reperibili più facilmente a quelle che dovremmo procurarci noi con un po' di impegno ma forse con più possibilità di catture.

Partiamo dai cosiddetti anelli o vermidi fra cui il coreano, l'americano, il bibi, l'arenicola, il muriddu etc...tutti reperibili nei negozi specializzati. In mancanza, in pescheria potremmo provare con il cannicchio e vari mitili, come cozze vongole e lupini da innescare possibilmente con il guscio (vedremo in seguito con altro articolo).

Passiamo ora all'esca viva quale il granchio e il gambero da procurarsi preventivamente, con tecniche semplici, fra gli scogli, basta vedere qualche tutorial fra i tanti che girano su Youtube, anche per conoscere i vari tipi di innesco sia del granchio che del gambero che sarebbe troppo lungo e complicato descrivere in questo articolo.

Detto questo veniamo al sodo, ovvero all'azione di pesca. Scelto il posto, magari con l'aiuto dell'ecoscandaglio per poter individuare un branco che in genere predilige il fronte di un porto, o una diga frangiflutti con una scogliera che degrada verso un fondale fatto di sabbia e/o di fondo misto, ancorarsi di prua in modo da seguire ed assecondare l'andamento sia del vento che della corrente che potrebbe variare nel corso della giornata.

Predisponiamo preferibilmente di più canne in modo da battere più zone di pesca e nel contempo variare, cambiare e provare contemporaneamente il tipo di montatura e soprattutto di esca migliore.

Qualche consiglio:

Posizionare le canne a diverse distanze, tenere conto della forza delle correnti e magari assecondarle nella direzione, questo per evitare ingarbugli nei finali o trazioni anomali



sulla lenza, ricordate che un antitaglie tiene meglio in caso di corrente forte e di vento di un piombo rotondo, ma che invece, quest'ultimo, pur affondando meglio in un fondale di sabbia, permette scorrendo, all'esca di non essere avvertita nell'abboccata e di una presentazione quindi più naturale. Non ci dimentichiamo che l'orate prima di ingoiare l'esca la prende, la morde e dopo averla sputata poi, se sicura, la ingoia e quindi alla minima opposizione magari dovuta al peso del piombo o alla troppa tensione della canna la rifiuterà perchè insospettata.

Il consiglio è quello di cercare di essere pronti e ferrare alle prime tocche e non aspettare che magari ingoi con calma. Il finale, come già detto in precedenza, dovrà essere preferibilmente abbastanza lungo tenuto conto sia della lunghezza della canna che delle condizioni meteo del mare (correnti, vento, acqua torbida, fondale etc..)

In caso di forte vento, correnti e/o vicinanza di scogli e ostacoli presenti su di un fondo misti, il consiglio è quello di ridurre lo scorrimento del piombo fino a farlo diventare quasi fisso, mediante la regolazione del piombino o del gommino, già descritto in precedenza, in modo da ferrare alle prime tocche ed impedire al pesce di potersi intanare. Ultimo, ma non meno importante, è di avere in barca un guadino telescopico abbastanza lungo poiché l'orate oltre ad essere un pesce combattivo e visto il finale sottile e oltremodo lungo, ci permetterà una più facile cattura.

Amici, mi scuso per eventuali imperfezioni letterarie che sicuramente troverete, dovute sopra tutto all'inesperienza giornalistica, ma la voglia di poter condividere con voi tutti l'amore per il mare, la pesca e per tutto ciò che ci unisce, mi ha spinto a cimentarmi in questo scritto.





PAOLO ROCCA COMITE MASCAMBRUNO

NAVI PERDUTE

RELITTI SOMMERSI: TESORI DI STORIA, TRAGEDIA E CORAGGIO NEI MARI

Immagina di immergerti nelle profondità marine, circondato da un silenzio ovattato e un blu che sembra infinito.

All'improvviso, tra i giochi di luce e ombra, scorgi una sagoma misteriosa adagiata sul fondale: è un relitto, un gigante di legno e metallo che ha attraversato i secoli, portando con sé frammenti di storie, di avventure, e talvolta di tragedie. Ogni relitto è una capsula del tempo, una finestra aperta sul passato che ci permette di immaginare e ricostruire il mondo che fu.

Gli archeologi subacquei, veri e propri esploratori moderni, si dedicano con passione e precisione alla ricerca di questi tesori sommersi. Utilizzando tecnologie avanzate come sonar laterali, magnetometri e robot sottomarini, sono in grado di individuare le tracce di antiche navi perdute. Una volta localizzato un relitto, inizia il lavoro paziente e delicato di documentazione: ogni dettaglio viene registrato attraverso fotografie, video e disegni. Gli scavi subacquei sono operazioni meticolose, che richiedono una grande sensibilità per evitare di compromettere la fragilità dei reperti custoditi per secoli dal mare.

Tra le storie più affascinanti legate ai relitti spicca quella della Vasa, una nave da guerra svedese affondata nel 1628.

Questo imponente vascello, progettato per essere il simbolo del potere navale svedese, naufragò durante il suo viaggio inaugurale, a pochi metri dalla costa di Stoccolma. Il tragico destino della Vasa fu determinato da un errore di progettazione: la nave era troppo alta e stretta rispetto alla sua larghezza, con due ponti carichi di pesanti cannoni che ne aumentavano il baricentro, rendendola estremamente instabile. Durante un test di stabilità, bastarono pochi movimenti dell'equipaggio da un lato all'altro del ponte per farla inclinare pericolosamente. Nonostante questi segnali, le pressioni del re Gustavo II Adolfo spinsero per il varo. Una leggera raffica di vento fu sufficiente a farla inclinare, facendo entrare acqua dalle bocche di fuoco aperte e provocando l'affondamento in pochi minuti. L'affondamento della Vasa non fu solo una tragedia, ma anche un simbolo di arroganza e ambizione eccessiva. Il re desiderava una nave imponente, senza considerare i limiti tecnici del tempo. Tuttavia, il relitto della Vasa, recuperato nel 1961 in uno stato straordinario di conservazione, è oggi una preziosa testimonianza storica. Esposto in un museo dedicato a Stoccolma, permette ai visitatori di ammirarne le decorazioni intricate e di riflettere sulle lezioni del passato.



Non meno leggendaria è la storia del Titanic, il maestoso transatlantico che affondò nel 1912 dopo una collisione con un iceberg. Il suo relitto giace sul fondo dell'Atlantico settentrionale, a oltre 3.800 metri di profondità, diviso in due parti principali. Le immagini del Titanic, con le sue grandi caldaie e le eleganti sale da ballo ormai ridotte a ruderi, continuano ad affascinare il mondo intero. Ogni anno, nuove spedizioni esplorano i fondali per studiare il relitto e recuperare oggetti che raccontano le storie personali di chi viaggiò su quella nave destinata a entrare nella leggenda. Un altro esempio straordinario è la Mary Rose, la nave ammiraglia di Enrico VIII, affondata nel 1545 durante una battaglia navale. Ritrovata nel 1982, questa nave del XVI secolo è stata sottoposta a un lungo e complesso processo di conservazione.

Oggi, il suo relitto è il cuore di un museo a Portsmouth, dove è possibile osservare non solo la struttura della nave, ma anche centinaia di oggetti recuperati, dalle armi alle stoviglie, che offrono uno spaccato unico della vita a bordo. Tra i ghiacci dell'Antartide si nasconde invece l'Endurance, la nave che nel 1915 accompagnò Ernest Shackleton nella sua spedizione polare. Intrappolata e successivamente schiacciata dai ghiacci, l'Endurance giace a circa 3.000 metri di profondità, in uno stato di conservazione sorprendente. Ritrovata nel 2022, questa nave racconta una storia di resistenza e di sopravvivenza, simboleggiando la determinazione dell'uomo di fronte alle forze implacabili della natura.





**IL RELITTO DELL'ENDURANCE, INDIVIDUATO NEL MARZO 2022 A 3008 METRI DI PROFONDITÀ
NEL MARE DI WEDDELL IN ANTARTIDE**



Oltre a questi celebri relitti, il fondo degli oceani è costellato di innumerevoli altre navi, ognuna con una storia da raccontare. Tra di esse si annoverano il relitto dell'Antigua, la più grande nave da crociera affondata durante la Seconda Guerra Mondiale, e quello della Kent, una nave mercantile scomparsa nel Mediterraneo, i cui resti sono oggi un habitat per una vasta comunità di coralli e altre forme di vita marina. Questi relitti, disseminati nei mari del mondo, sono un patrimonio inestimabile, testimoni silenziosi della nostra storia.

Con l'aiuto delle moderne tecnologie, le possibilità di esplorarli e conservarli sono in continua espansione. Tuttavia, è fondamentale che tali operazioni siano condotte nel rispetto dell'ambiente marino, per preservare non solo i reperti archeologici, ma anche l'ecosistema che li circonda. I relitti non sono solo oggetti di studio o attrazioni museali: sono portatori di storie che parlano del coraggio e della tragedia, della gloria e dell'umanità di chi li ha costruiti e vissuti. Proteggerli significa custodire un frammento del nostro passato, per tramandarlo alle future generazioni.



ALFONSO MIGNONE

LE POLITICHE MARITTIME DEGLI SVEVI

PORTI E COMMERCIO NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA: SVILUPPO E RIFORME TRA XII E XIII SECOLO

Nel periodo della dominazione sveva (1194 -1266) il Mezzogiorno d'Italia fu oggetto di numerosi provvedimenti atti ad incrementare i commerci da e per il Regno di Sicilia considerata, dal Sacro Romano Impero, una piattaforma logistica di alta rilevanza strategica nel Mediterraneo. Per premiare la fedeltà di Messina l'11 maggio 1197 l'imperatore Enrico VI concesse ai Peloritani il privilegio del Porto Franco e l'istituzione della Fiera Franca che sarà rinnovato ciclicamente dai vari monarchi successivi fino alla sua abolizione nel 1879. La disposizione fu una vera e propria garanzia per traffici commerciali del porto perché conteneva molteplici immunità di natura sia economica che giuridica. In modo particolare si disponeva la libertà di importazione e esportazione di qualsiasi tipo di genere di merce, senza obbligo di tasse e gabelle. Quello dello Stretto, grazie alla strategica posizione geografica, centrale per le rotte commerciali da Ponente a Levante, era uno dei porti più importanti del Mediterraneo sia dal punto di vista militare che commerciale. Successivamente con la dominazione aragonese Messina, nel XIV secolo, si doterà di un proprio Consolato del Mare,

tribunale formato da magistrati eletti liberamente da mercanti e che emanavano ordinanze volte a regolamentarne i rapporti ed esentava i Messinesi da gabelle, dogane e altri pagamenti per mare e per terra oltre a svariati vantaggi commerciali. Il successore Federico II, con l'*Ordinatio novorum portuum per regnum ad extraenda victualia* del 5 ottobre 1239, fu il primo a varare una riforma portuale, ponendo le basi per un ordinamento giuridico dei porti affidandone una gestione tecnica a ufficiali regi ad essi preposti. La magistratura fu ben organizzata dal punto di vista gerarchico: a capo dell'Ufficio vi era il Maestro Portulano che curava lo *ius exiturae* per conto della Regia Corte ed era affiancato dal Maestro Notaro mentre, a livello periferico venne affiancato dal Viceportulano che, nei caricatori, ovvero i porti abilitati all'esportazione, si avvaleva dei Luogotenenti. L'ordinamento periferico del Portulanato era così formato:

- dal Portulano e Vice portulano, nominati dal Maestro Portulano;
- dal Massaro della dogana che era il magazzino del porto;
- dai Portulanoti i quali formavano la così detta milizia portuale;
- dal Notaio o Mastro d'atti del porto.



FEDERICO II DI SVEVIA

Il testo, contenuto nel Registro di Cancelleria di Federico istituì undici nuovi *custodes portuum* a cui affianca un *notarius*, deputato alle funzioni contabili: due in Sicilia (a *Trapani e Augusta*), gli altri nella parte peninsulare del Regno: *Turris Gareliani, Puteoli, Veteri e Bivona* sul Mar Tirreno, *Cotrone e Turris Maris* sullo Ionio, *Piscaria e San Cataldo de Baro* sull'Adriatico. Ad ogni porto corrisponde un ambito regionale vocato alla produzione cerealicola destinata a confluire in esso realizzando un sistema logistico *ante litteram* tra masserie e scali marittimi. Il provvedimento stabiliva come questi funzionari dovessero agire, secondo un criterio geografico, e la loro successione. Il tutto era contenuto in un prospetto completo e schematico degli scali individuati dal sovrano e dei funzionari ai quali quei porti sono stati affidati, un vero e proprio organigramma da tenere sempre aggiornato e al quale poter fare riferimento ogni volta si rendesse necessario comunicare con i responsabili di questo o quel porto. Questi scali integrano un "sistema" infrastrutturale già dotato di regi arsenali e punti di imbarco per i pellegrinaggi. Mercanti genovesi, pisani e veneziani vengono attirati grazie alla politica di fiscalità di vantaggio concessa dai

privilegi di Federico e il Regno di Sicilia diventa il fiorente mercato di uno Stato ben disposto a coniugare economia curtense ed economia del mare. Quello intrapreso da Manfredi, sulla scia paterna, fu l'ambizioso progetto di realizzare uno Stato moderno attraverso intese commerciali volti a rafforzare il suo monopolio e, soprattutto, una rete di scambi tra l'Occidente e l'Oriente sulla base di una politica di matrimoni, accordi e trattati. Obiettivo primario da cui partire, dopo aver sposato nel 1259 la principessa Elena d'Epiro ed essere diventato signore delle città di Durazzo, Valona, Berat e dei loro territori, era istituire un ponte tra le sponde dell'Adriatico. Ritenuta la Capitanata una terra strategica, si rendeva necessaria la creazione di un porto con una buona posizione logistica, più a nord di Brindisi e più vicino alla Dalmazia in grado di concentrare in sé introiti doganali, finanziari, monopoli di Stato, tra i quali emergevano quello del grano e quello del sale già istituiti da Federico II. Il porto di Siponto, causa impaludamento progressivo era in decadenza e il progressivo insabbiamento, non potendo consentire di accogliere navi con sufficiente pescaggio, bloccò ogni tipo di traffico, non solo nella zona del Gargano, ma anche nella pianura a nord dell'Ofanto.





**IMMAGINE DI ENRICO IV TRATTA DAL CODEX MANESSE
(DIE GROSSE HEIDELBERGER LIEDERHANDSCHRIFT, 1300 - 1340)**



LO STEMMMA DEL REGNO DI SICILIA

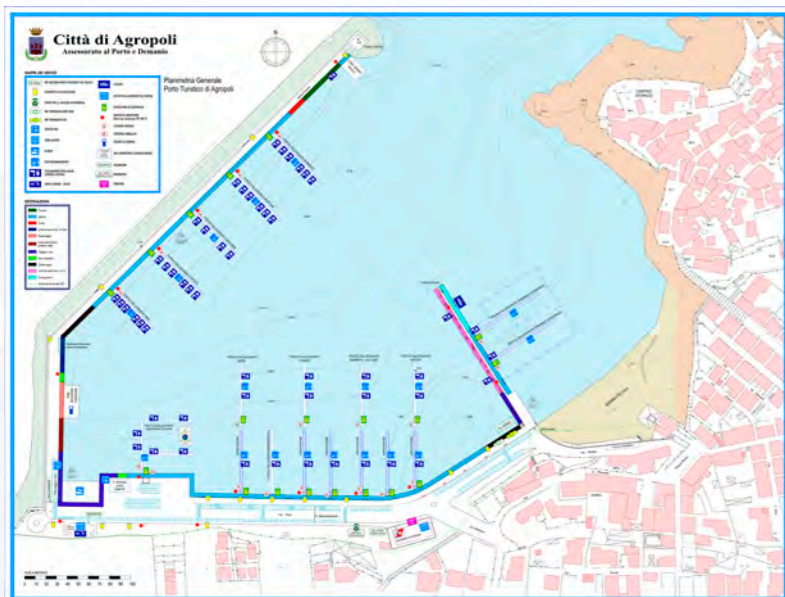
In quegli anni, il traffico dei pellegrini diretti in particolare al santuario di San Michele sul Gargano (tra i più frequentati del Medioevo), i soldati partecipanti alle Crociate, il flusso di merci, erano inarrestabili: un vero e proprio fiume in piena che necessitava di uno sbocco sul mare. Altra esigenza era quella di collegare la *Domus* di Orta, di cui Federico II aveva ordinato la costruzione ed era concepita come una grande azienda regia che produceva grandi quantità di cereali, ad un'infrastruttura che ne consentisse l'esportazione. Per ripristinare il traffico marittimo dal porto di Siponto, distrutto dal terremoto, fondò la città che prese il suo nome, Manfredonia, per farne un nuovo "agripporto" che collegasse le due sponde dell'Adriatico.

Per compiacere il fedelissimo Giovanni Da Procida, già medico del padre e Cancelliere del Regno, concesse a Salerno, nel 1259, il privilegio della Fiera Franca che favorì l'affluenza di mercanti provenienti da tutto il Mediterraneo, e, nel 1260, fece ampliare il porto con la costruzione del molo che ancora oggi porta il suo nome e a testimonianza del quale vi è un'epigrafe che ancora oggi si trova nella Cattedrale nella quale si legge "A. D. MCCLX. Dominus Manfredus, magnificus Rea Siciliae, domini Imperatoris Frederici filius, cum interventu domini Joannis de Procida, magni civis salernitani, domini insulae Procitae, Tramontis, Cajani, et baronis Postilionis, ac ipsius domini Regis soci et familiaris, hunc pontem fieri fecit."





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

PROGRAMMA ATTIVITÀ' DELLA SEZIONE

Data	Denominazione	Categoria	Località
25/02/2024	Assemblea dei Soci		
17/03/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
07/04/2024	Bolentino a pagelli	Gara di pesca	Agropoli
12-13-14/04/2024	Trofeo Optimist Kinder	Regata	Agropoli
21/04/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
28/04/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
01/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	S. Maria di Castellabate Trofeo Dott. F. Piccirillo - Trezene
05/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
12/05/2024	Campionato Primavera Costiera Cilentana (recupero)	Regata altura	Agropoli
19/05/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
26/05/2023	Bolentino generico (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
8-9/06/2024	Regata delle due costiere	Regata altura	Agropoli-Li Galli-Agropoli
15-16/06/2024	Regata delle due costiere (recupero)	Regata altura	Agropoli-Li Galli-Agropoli
23/06/2024	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
30/06/2024	Bolentino generico (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
14/07/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
8/09/2024	Velalonga Agropolese	Regata altura	Agropoli
15/09/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
22/09/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
29/09/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
06/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
13/10/2024	Traina	Gara di pesca	Agropoli
20/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
27/10/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
3/11/2024	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis" (recupero)	Regata altura	Agropoli
10/11/2024	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
17/11/2024	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
24/11/2024	Seppie e polpi (recupero)	Gara di pesca	Agropoli

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 bonifico bancario intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
Presso la BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
IBAN IT20V0706676020000000404547

Manifestazioni socio-culturali-ambientali

- Attività a carattere ambientale
- Collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"
- Giornata con i bambini del Saharawi
- Iniziative di monitoraggio ambientale
- Collaborazione al progetto servizio Civile del Comune di Agropoli
- Campagna di informazione nelle scuole ed in ambito sociale su tematiche ambientali
- Eventuale collaborazione con l'Ente Parco per la regolamentazione dell'AMP di Castellabate
- Sezione sul sito di fotografie inerenti la biodiversità marina, a cura del gruppo subacqueo
- Giornata Nazionale della Sicurezza in Mare
- Festa della Cambusa
- Corsi di vela - iniziazione e perfezionamento - per ragazzi ed adulti

- Partecipazione alle attività promosse da Enti o Associazioni, di interesse ambientale, storico e culturale
- Gare (cucina, carte, ecc) e serate sociali a tema, da tenersi negli spazi sociali
- Corsi di avvicinamento alle tecniche della pesca sportiva
- Festa del Socio e convegno tematico da tenersi in concomitanza con premiazioni di eventi sportivi
- Corsi di patente nautica

Propaganda

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





BON
VEN
CAL