ACQUA MARINA

Numero 22
Solstizio d'Estate
21 giugno 2021
www.leganavaleagropoli.it

PIRATI
UN REPORTAGE IN ESCLUSIVA

ENEA
L'EROE VIRGILIANO

MALDIVE
IL PARADISO IN TERRA

PLASTICHE
UN INCUBO CHE CONTINUA

CLASSE LASER
LA VI PROVA AD AGROPOLI

AL MARE, SICURI!
PRIMO SOCCORSO A BORDO

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

INDICE

L'ATTUALITÀ
di Marcello Novelli
PIRATI
PAG. 4

LA STORIA
di Anna Pacella
ENEA
PAG. 24

IL VIAGGIO
di Elena Goldoni
MALDIVE
PAG. 34

LA REGATA
di Katia Gallo
CLASSE LASER
PAG. 44

L'AMBIENTE
di Antonio Del Baglivo
UN INCUBO!
PAG. 50

LA SICUREZZA
di Gaetano Pellegrino
AL MARE, SICURI!
PAG. 56

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI 64

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

Crediti fotografici

Fabio De Vita: copertina, 3, 44, 46-47
Elena Goldoni: 2, 34-43
Fabiano Avancini: 3
Farah Abdi Warsameh: 4-5
EU Naval Force: 10
Anna Norén: 11
Glyptotek Copenhagen: 25
Massimo Vicinanza: 29, 30-31, 32
Katia Gallo: 45
Anna Pacella: 48, 49
Dimitar Dilkoff: 52-53
Chamila Karunarathne: 54
Pannini: 60

Foto di copertina: regata della classe Laser ad Agropoli © Fabio De Vita

Periodico di nautica, turismo e ambiente della Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli
Anno VI Numero 22 - In attesa di registrazione presso il Tribunale di Vallo della Lucania
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

MASSIMO VICINANZA

EDITORIALE

Quattro anni fa, nel numero 7 di questa rivista, ospitammo un bell'articolo di Antonietta De Falco, la direttrice sportiva della scuola di vela Mascalzone Latino. Ci raccontò del loro progetto dedicato alla gioventù "a rischio", ragazze e ragazzi spesso senza un'altra famiglia se non quella composta dagli istruttori della scuola e dai loro compagni di allenamento. Ad oggi, dopo 11 anni di attività, Mascalzone Latino ha avvicinato al mare più di 1200 giovani svantaggiati, e ciò è stato reso possibile anche grazie a un accordo siglato fra l'armatore Vincenzo Onorato e la Marina Militare per l'uso in condivisione di alcuni spazi della Base Navale di Napoli.
Ma lo scorso settembre quell'accordo è scaduto, e in questi giorni la scuola è stata "sfrattata" lasciando letteralmente a terra tanti giovani velisti. Speriamo vivamente che la vicenda venga risolta al più presto per restituire la speranza a ragazzi che non sanno nemmeno se avranno un futuro. Perché tutti apparteniamo a questo mondo, e tutti ne siamo anche responsabili..

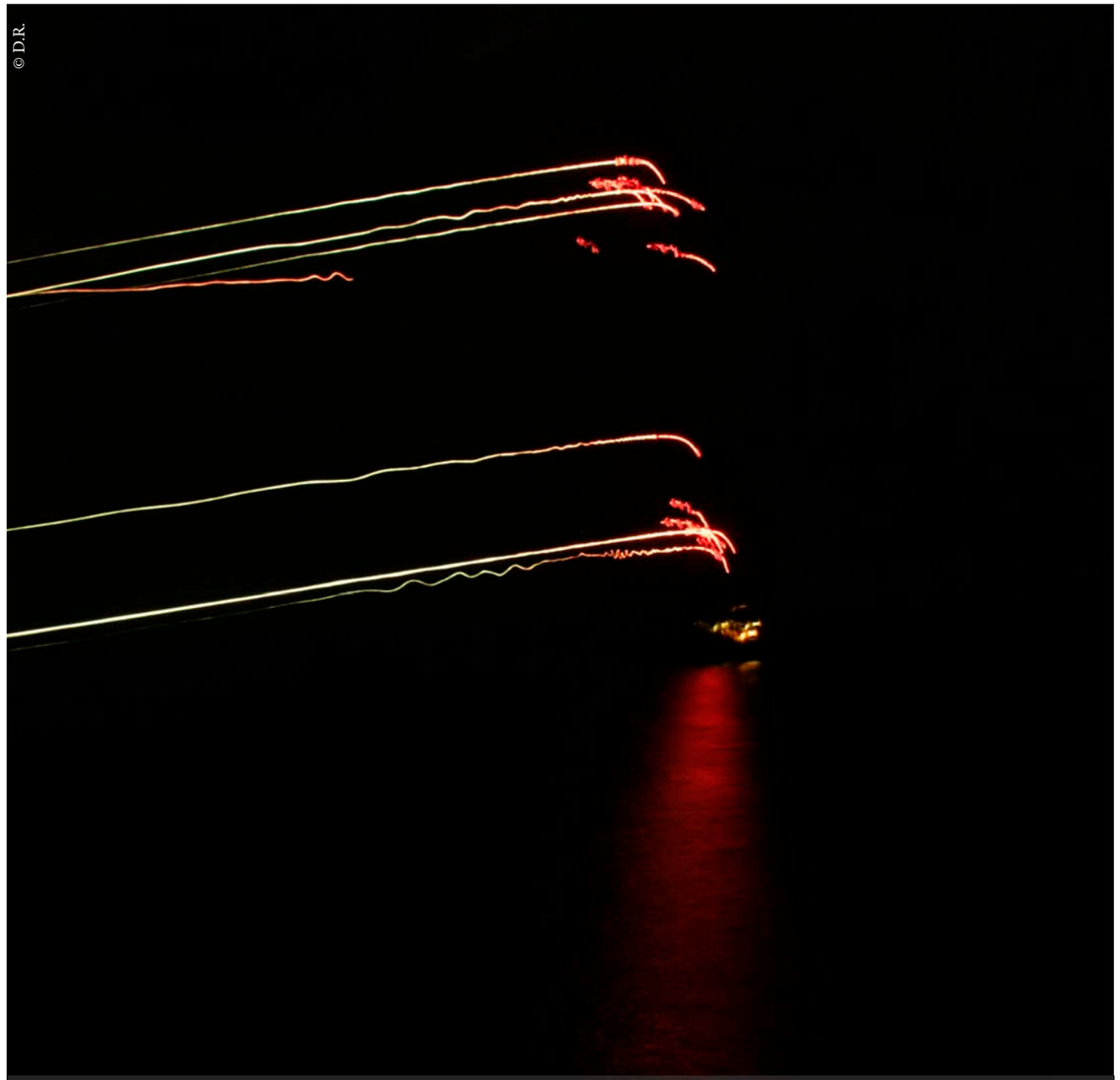
MARCELLO **NOVELLI**
CAPITANO SUPERIORE
DI LUNGO CORSO

PIRATI

Ogni anno 200 attacchi tra sequestri di navi, equipaggi in ostaggio e richieste di riscatto

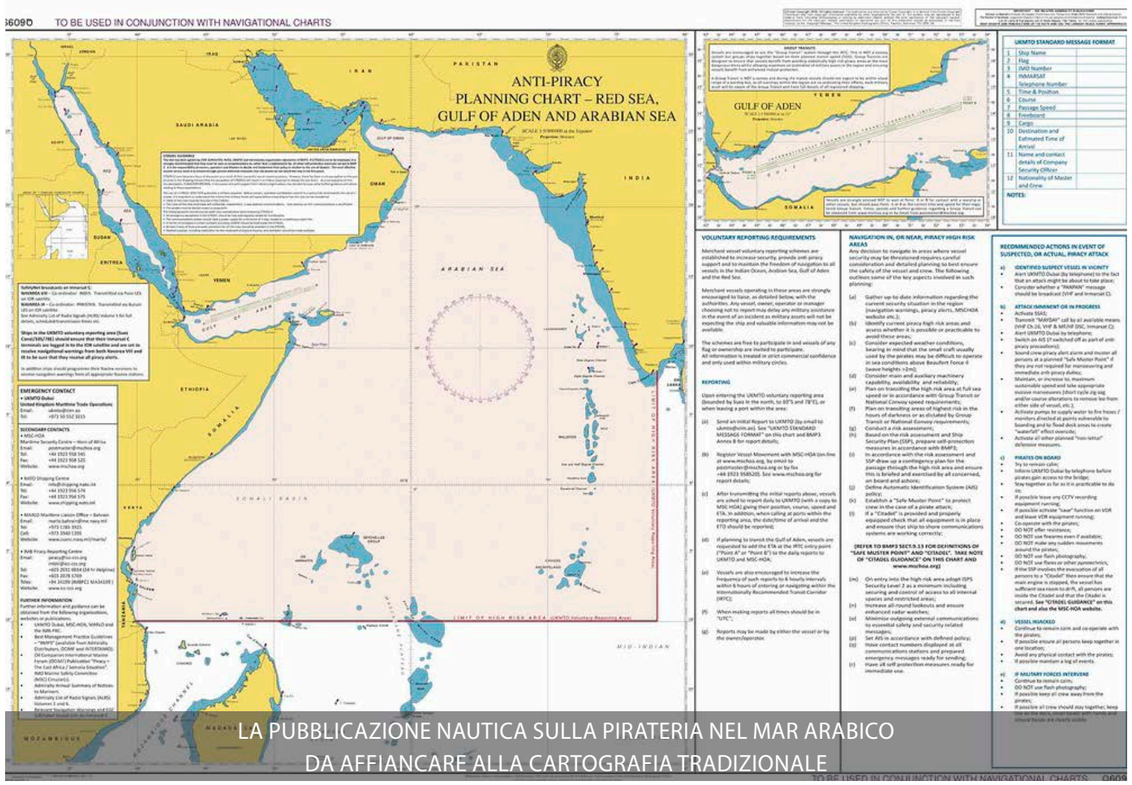
Sono al comando di un'unità mercantile e da qualche anno, giunto quasi a fine carriera, mi tocca vivere anche questa esperienza. Cosa sappiamo della pirateria?
Oggi, nella vita di tutti i giorni, si ha evidenza della parola. Spesso si sente parlare di pirateria informatica, pirati della strada, pirati dell'aria e quelli del fine settimana in mare. Li conosciamo bene, e in una società tecnologicamente avanzata danno fastidio, limitando la nostra libertà e calpestando i principi della democrazia. Questi abusi ci spronano a non abbassare sempre la testa e, fieri del nostro modo di essere, ci muoviamo con espedienti, manovre alternative per combattere il sistema e l'arroganza.

© AP Associated Press - Farah Abdi Warsameh

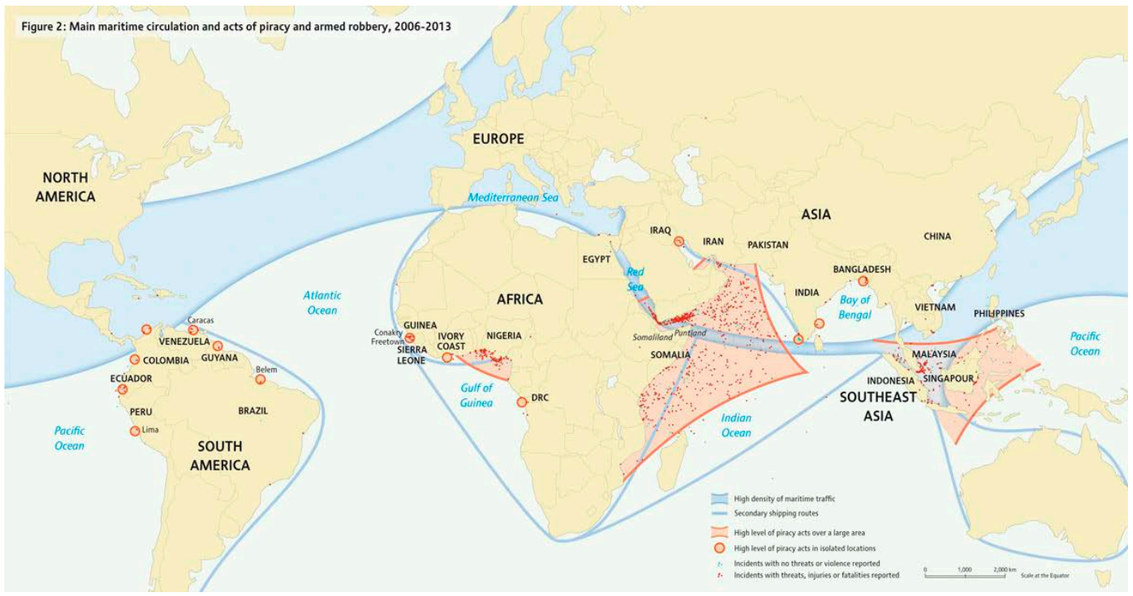


FRONTE DI FUOCO CONTRO UNA BARCA PIRATA

In mare aperto e sulle navi il fenomeno si combatte in egual misura, ma con altre dinamiche. Per ovvi motivi non potrò descrivere i "mezzi e le strategie di difesa" che si usano per fronteggiare uno o più attacchi di "pirati" che sparano ed uccidono per abbordare le navi. Tuttavia, descriverò l'ostilità come se fosse una storia vissuta, un pericolo reale tutt'ora in essere, al pari dello stato d'animo di noi marittimi dal quale si attinge la giusta scarica di adrenalina, un buon deterrente per reagire ad un attacco imminente. Aggiungerò anche quello che ho sentito dire da chi, in prima linea, ha combattuto il fenomeno con azioni diversamente attive. In questo istante, sto navigando nel Golfo di Aden, una zona ad alto rischio di pirateria. Ormai convivo con la tensione, da tempo ho messo da parte la mia quotidianetà e con essa condivido il tempo sul ponte di comando, scrutando con sempre maggiore attenzione l'orizzonte. Mi sforzo di pensare a tante cose per apparire disinvolto. Il personale mi osserva e niente deve far vacillare la mia determinazione. Nessun dubbio dunque. Si va avanti, ma il pericolo è là sotto l'orizzonte. Per dare un ordine alle cose farò distinzione tra soggetti ed azioni descrivendo i primi come gruppo di persone o singoli che si muovono nel mondo dell'illegalità; mentre l'azione, invece, altro non è che un atto volontario di delinquenza che arreca danno a terzi. Navigando in alcune zone di mare sussiste il serio pericolo di essere attaccati, abbordati e, ahimè, qualche volta anche catturati da un "PAG" (piracy activity group).



LA PUBBLICAZIONE NAUTICA SULLA PIRATERIA NEL MAR ARABICO
DA AFFIANCARE ALLA CARTOGRAFIA TRADIZIONALE



LA MAPPA DELLA PIRATERIA NEL MONDO FRA IL 2006 E IL 2013
REALIZZATA DA UNOSAT GLOBAL REPORT ON MARITIME PIRACY

© D.R.

CONFLITTO A FUOCO DURANTE UN ATTACCO PIRATA

© EU Naval Force

FORZE NAVALI UE BLOCCANO UN FINTO BARCONE DA PESCA IN SOMALIA

© EU Naval Force

IL SEQUESTRO DI UN BARCHINO DI PIRATI SOMALI NEL GOLFO DI ADEN

© Anna Norén/Combat Camera

A BORDO DI UN ELICOTTERO PATTUGLIATORE HSWMS CARLSKRONA

La vera pirateria, ossia quella con la "P" maiuscola, esiste. Nello scorso millennio ha riempito i libri di storia, ha ispirato romanzi e ha eccitato la fantasia immaginando i mari della terra infestati da pirati. Poi, l'argomento è rimasto dormiente per qualche secolo, ma nei nostri giorni è tornato alla ribalta, furtivo, assetato di ferocia e sempre a caccia di tesori, come un tempo. Col termine "Pirateria" si intende l'azione di un "PAG" che con armi automatiche sferra un attacco diverso da emisfero ad emisfero.
Nel Sud del Mar Rosso - Golfo di Aden - Bacino Somalo si abborda una nave per sequestrarla ai fini di un riscatto. Nel Far/East - Mar Giallo - Sud Pacifico si attacca per rubare cassa nave e valori dell'equipaggio. Nel West Africa - Centro/Sud America si fa per rubare la cassa nave e partite di carico.

Avvistamenti ovvero intercettamenti senza ingaggio

Il fenomeno della pirateria, cresciuto a dismisura nel secondo decennio del duemila, è sensibilmente diminuito oggi nell'area nord-occidentale dell'Oceano Indiano.
Questo grazie al pattugliamento effettuato da navi militari capitanate, a turno, da organizzazioni internazionali. Il servizio di vigilanza, al quale aderisce anche il nostro paese, è sancito dal "Diritto Marittimo" come azione di tutela verso i traffici commerciali in acque internazionali. A tal proposito sono state stabilite coalizioni che, al fine di tutelare il comune interesse, esercitano un servizio di polizia marittima per difendere le unità mercantili ed i loro traffici commerciali. Una sorta di "tutti proteggono tutti". Le navi in navigazione che percorrono determinate rotte sono dichiarate e registrate da ogni stato membro. In navigazione vengono identificate e monitorate, mentre un canale vhf dedicato trasmette dei loro messaggi di security in maniera cadenzata. Ma il pericolo è vicino e molto spesso accade che, all'insaputa dei pattugliatori della coalizione, imbarcazioni sospette si avvicinano senza belligerare: sono pirati che, come le navi militari, osservano i mercantili, si avvicinano per fare dei sopralluoghi, carpire i sistemi di difesa e casomai salutano pure.

RIUNIONE OPERATIVA A BORDO DI UNA PETROLIERA

Questo è il primo segnale di un probabile attacco e nulla va lasciato al caso. Il comandante, appena avvistata l'imbarcazione sospetta, dovrebbe subito fare rapporto per due motivi: per allertare le navi che si apprestano al passaggio in quella posizione e per dare modo alle Coalition War Ships di intercettare l'imbarcazione per esercitare il diritto di polizia.
I "PAG" si organizzano mimetizzando le proprie imbarcazioni a quelle di pescatori, contrabbandieri e per ultimo, ma non meno importante a quelle per il traffico di clandestini.
Ma uno skift (speed-boat) ha chiari segnali e dotazioni.
L'esperienza insegna che buon viso e cattivo gioco è un triste espediente, esercitato in questo caso dai mal intenzionati, paradossale evidenza al tempo stesso.

Chiedetevi, cosa deve fare un comandante se un peschereccio in mare aperto chiede soccorso? Oppure se si avvista un'imbarcazione abbandonata? Il comandante è tenuto ad esercitare un'azione come è previsto dal Regolamento Internazionale. In questa occasione chiedere un supporto alla propria Amministrazione tenendosi a debita distanza è la giusta cosa da fare. Ma è al tempo stesso un grande rischio. "Non c'è pace"? "No"! Sempre sul pezzo e non abbassare mai la guardia. Oggi come oggi comandanti, navi, personale sono bersagli al centro di questo fenomeno. Gli equipaggi sono in prima linea nella lotta alla pirateria ed il fenomeno ti segna. Nonostante il supporto militare, ogni giorno sei sempre più consapevole e vicino ad una stressante realtà.

IL RAMPINO UTILIZZATO PER GLI ABBORDAGGI

Attacchi pericolosi

Magari si trattasse solo dei pirati di mare. Alcuni episodi mi inducono a pensare alla malafede che si nasconde dietro al fenomeno della pirateria. È accaduto che alcuni barconi, sedicenti pescherecci, fossero in pieno oceano, senza attrezzatura per la pesca, su fondali di migliaia di metri e relativamente vicini ad un Continente. I falsi pescatori hanno attaccato alcune navi mercantili, ma una di queste, con a bordo dei militari, rispondendo al fuoco ha scongiurato l'azione di abbordaggio e fatto delle vittime tra i pirati. I sedicenti pescatori tornati in porto, hanno eliminato le prove, denunciando a loro volta di essere stati attaccati da un cargo. La vicenda ha avuto un lungo prosieguo, ma quello che deve farci riflettere sull'accaduto è l'atteggiamento di governi che credono alle accuse formulate da comuni delinquenti invece di constatarne la legittima difesa. Esponenti politici e personalità di rilievo internazionale, che pensando di essere omniscenti nei confronti di terzi hanno stravolto la realtà.
Io vedo arrampicate sugli specchi, dove non si guarda ad una risoluzione legittima. È abbastanza evidente che siamo circondati dai pirati e potete esserne certi che anche quelli di terra hanno dimostrato di essere degli ottimi approfittatori.

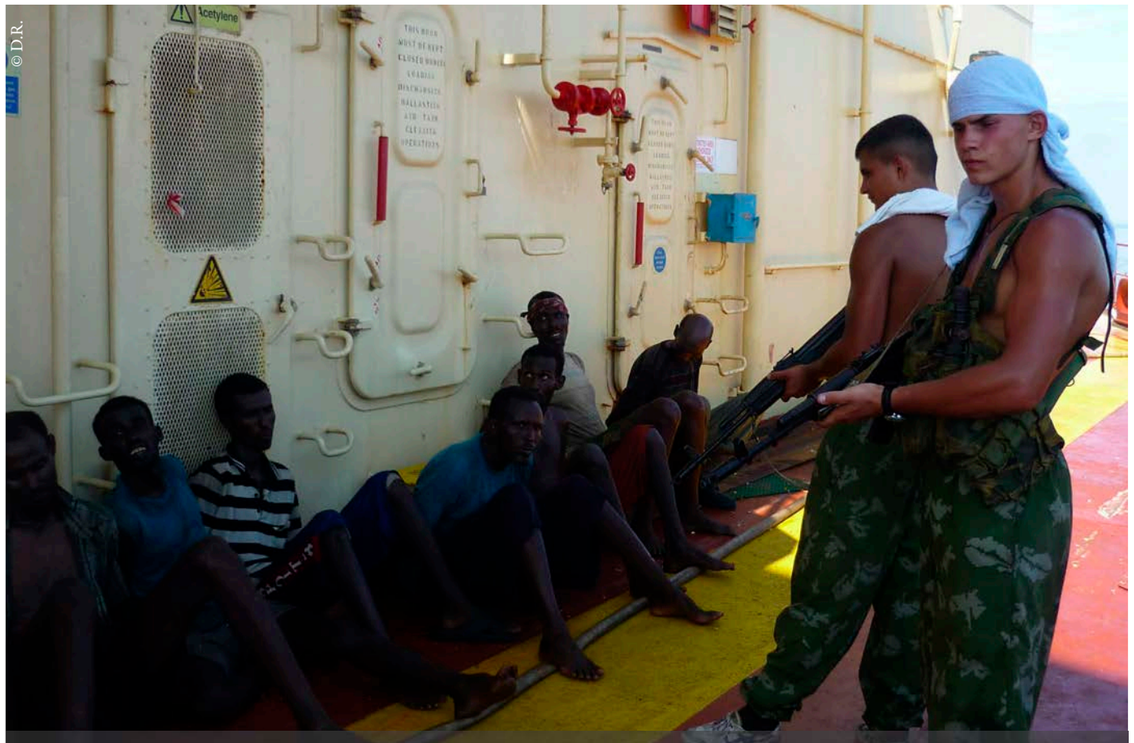
Un "PAG" è composto da una nave madre (un grosso barcone da pesca), senza reti, con molti fusti nascosti in coperta, pieni di acqua e carburante, che traina dai tre ai cinque barchini muniti di motori fuoribordo e scale di alluminio con rampini. In ogni barchino ci sono dalle quattro alle sei persone con armi nascoste. Se l'attacco è imminente le persone sono già a bordo di essi. La nave madre, aumenta la propria velocità ed esercita una sorta di intercettazione, incrociando la rotta con l'unità mercantile. Si porta a 3 o 5 miglia, poi i barchini si sganciano, dirigendosi verso la nave ad alta velocità.
Parte l'attacco: Sui barchini gli uomini sono armati di tutto punto con pistole, mitra ed rpg (lanciarazzi). Uno o due di essi si fermano a circa 100/200m per colpire la nave con i lanciagranate, esercitando una sorta di messaggio intimidatorio. Inizialmente, si mira al castello. Gli altri si portano in prossimità della nave, poi appena i primi smettono, i secondi danno vita ad una sorte di rappresaglia sotto bordo sparando verso il ponte e gli oblò. Questa è una strategia. Ossia sparare dal basso verso l'alto per scoraggiare azioni di difesa e per studiare velocemente l'abbordaggio per salire in coperta. Successivamente, le prime imbarcazioni si avvicinano con le scale.

FUSTI DI GASOLIO A BORDO DI UN BARCHINO

© D.R.

LA CATTURA DEI PIRATI AD OPERA DI CONTRACTOR RUSSI

IL MOMENTO DELL'ARRESTO DI UN PIRATA



UN GRUPPO DI PIRATI SOTTO LA GUARDIA ARMATA DEI CONTRACTOR

PIRATI SOMALI CATTURATI A BORDO

Il pericolo di perdere nave ed equipaggio è nell'oganizzazione dei pirati. Il comandante deve avere evidenza di questo e percepire da subito le loro intenzioni. Ogni attacco ha una caratteristica singolare, diversa per tipo di nave, per durata, per impiego di barchini, dinamicità della nave madre. Se l'azione è condotta con più di tre skift, per più di 30' e condimeteo avverse, quel comandante può essere certo che l'attacco sarà ferocemente audace.
La sua nave è ambita e sussiste pericolo di vita. Le bazukate, le mitragliate, saranno rivolte anche verso la plancia, se non decide di arrendersi. La situazione potrebbe sfuggire di mano a tutti quando c'è accanimento e i pirati potrebbero anche distruggere la nave.
Un'altra tipologia di attacco è quando la nave madre non è visibile a occhio nudo. I pirati, aiutati da qualcuno di terra, sanno già che una nave passerà in quella posizione. I barchini spuntano dal nulla, effettuano una veloce rappresaglia e, sparano in qualsiasi direzione: per uccidere, per fare danno e costrigere alla resa nel minor tempo possibile.
Si avvicinano sparando raffiche di armi automatiche provando a salire. Questo tipo di attacco è il più comune. Può avvenire anche di notte e mediamente dura dai 20' ai 30'. L'attacco è concreto ma non ben organizzato, quindi la nave non è ambita. Dopo poco i pirati vanno via e scompaiono come sono arrivati. Con questa tipologia di attacco conviene cambiare rotta, e velocità subito. Successivamente tornare sulla rotta originale con uno scartamento parallelo di parecchie miglia. State sicuri che altri "PAG" stanno aspettando il vostro transito, perché informati da primi.
Navigando per tanti anni in questi mari fai anche queste considerazioni. Le manovre evasive sono ponderate. Un immediato rapporto alla coalizione dà al comandante un buon supporto morale anche se i militari sanno sempre dove sei.
Si attacca una nave per fare soldi. Sugli "Speed-Boat" ci sono disperati, ma guarda caso ben armati, con telefoni satellitari, binocoli a infrarossi, pc palmari ed altri sistemi elettronici.
Il fenomeno è spinto dalla povertà e disperazione di alcuni paesi i cui governi, per ovvie ragioni, non sono in grado di migliorare le condizioni sociali della popolazione. Allo stesso modo la pirateria sussiste laddove alcuni membri di governi corrotti fomentano l'azione per ricaverne denaro. In entrambi i casi si deve distinguere sempre tra "sequestro" come azione veloce di un atto a delinquere per recuperare pochi soldi e "riscatto" come azione lenta di un atto a delinquere per estorcere grosse somme di denaro. Le due azioni non sono quasi mai gestite dallo stesso gruppo. È la storia di ogni guerra, non mi sto inventando niente di nuovo. I soldati combattono, conquistano e fanno razzie.

© D.R.

LA VETRATA DEL PONTE DI COMANDO IN FRANTUMI PER UN PROIETTILE DI KALASHNIKOV

I capi dei soldati assimilano le conquiste e gestiscono i grandi patrimoni. Le navi sequestrate vengono portate in alcune rade alla fonda e depredate di tutto: documenti, cassa nave, viveri, medicine, dotazioni e tutto quello che può essere razziato e poi venduto. L'equipaggio è perquisito e catalogato, privato dei documenti, depredato di tutti gli effetti personali, fatto scendere ed inprigionato separatamente. Verrà poi preso in gestione dai pirati, mentre nave e carico verranno avviati alla contrattazione per il rilascio dietro compenso.
La richiesta di riscatto è spesso proporzionata al valore intrinseco della nave più il carico. Mentre il valore del personale non è definibile, ma non fa lievitare la somma più di tanto. Riferisco così come mi è stato raccontato. Nella contrattazione, i beni vengono suddivisi per far salire il prezzo del riscatto. In ultimo si aggiunge il personale. È facile intuire che dei comuni pescatori e/o contadini non sarebbero in grado di condurre i termini di una contrattazione. La gestione di un riscatto è una performance calcolata, decisa a tavolino, studiata nel dettaglio. Non so dirvi altro, personalmente non ho mai vissuto quest'esperienza. Tuttavia nella mia carriera altri tipi di episodi hanno arricchito il mio sapere, ossia: due azioni passive e una attiva. Ho assistito dal vivo a due attacchi a danno di mercantili relativamente vicini, in navigazione nel golfo di Aden. Entrambe le navi avevano dei contractors a bordo che risposero al fuoco.

Dopo qualche minuto i pirati hanno abortito l'attacco.
Noi come altre navi in zona, abbiamo visto/vissuto, ma senza di fatto poter fare qualcosa. Resta comunque dell'amaro in bocca perché l'unica cosa che puoi fare è quella di segnalare l'attacco nella speranza che qualcuno arrivi a salvare i colleghi. In W/Africa invece, sono stato attaccato ed abbordato una sola volta da pirati, verso la fine degli anni 90. Fortunatamente per noi si trattava di comuni ladri, armati solo di macete. Era un'alba del viaggio inaugurale di arrivo nel porto di Free-Town in Sierra Leone. Dal porto, come spesso accade per la pesca, uscivano decine di imbarcazioni, la maggior parte a vela, ma tre di queste avevano il motore, troppo lontane per essere identificate. Dall'apparenza sembravano tutti pescatori. Il personale di bordo era già ai posti di manovra: 3 persone a prua, 3 persone a poppa, 2 persone al centro nave alla scala del pilota sul lato sinistro.
Fu un attimo. Dalle piroghe a vela, partirono questi tre barchini che si affiancarono sulla dritta e salirono a bordo con dei rampini. Veloci come scimmie, in un istante percorsero il bordo libero e saltarono in coperta in sei, a ½ miglio dalla stazione pilota. Suonammo l'allarme generale e il fischio della nave, ma prima che riuscissimo a fronteggiare l'attacco, trascorsero pochi minuti. In tale frangente avevano già aperto sei contenitori e iniziato a razziarne il contenuto. Poi il personale si attivò con i dissuasori antipirateria e mettemmo in fuga i ladri.

© D.R.
IL CARICATORE DI UN MITRA

© D.R.
UN MITRA USATO DAI PIRATI PER I LORO ATTACCHI

Anche in questo caso non puoi sapere se il ritardo del pilota è intenzionale, così come non può dirlo nessuna indagine successiva. Episodi come questi si sono ripetuti ad altre navi. Ma le malefatte si perdono nelle performance africane. Ancora oggi, alcuni approdi sono veramante pericolosi. È d'uopo stabilire anticipatamente l'arrivo in alcuni luoghi, specialmente del West/Africa, con la luce del giorno e sperare in condizioni meteo avverse. Molti porti mettono in campo dei patrol boat, che tutelano in parte le navi in rada e quelle che in atterraggio, devono rallentare. Alcuni assalti avvenuti in prossimità dell'entrata dei porti, hanno suggerito una soglia di allerta che spesso collide con i regolamenti portuali. Il comandante è tra due fuochi.
Da un lato deve tutelare la spedizione e un istante dopo, ossia nell'area portuale, deve attenersi ai regolamenti dello stato rivierasco. Quando entri nei limiti delle acque portuali si raggiunge una timida tranquillità. In quei momenti, la responsabilità del comandante è servita, al pari della sua testa, su un vassoio d'argento.
È imperativo avere un'idonea documentazione, permessi, registri, tutela legale, quando a bordo si hanno particolari dispositivi anti-pirateria. Purtroppo mi rincresce doverlo dire, ma nelle Amministrazioni ed enti portuali di alcuni paesi, c'è sempre qualcuno che fomenta la pirateria.

Speculazione e sciacallaggio dilagano nei paesi poveri, laddove le navi sono viste come mucche da mungere.
Una panoramica delle armi che normalmente sono in uso dai pirati per colpire le navi. Tra queste: l'RPG-7 "Rocket Propelled Granade Launcer" calibro 40mm, un colpo del quale infligge allo scafo una deflagrazione e fusione della paratia anche di 320mm di spessore. Entrando negli alloggi da un oblò devasta ed incendia in meno di un secondo. Immaginate l'entità del danno se colpisse un contenitore con merce infiammabile.
Come anche "l'Assalt Rifle AK47 Kalashnicov"; ed ancora il "Machine Gun PKM Kalashnicov" calibro 7.62mm
Quando il fenomeno ha iniziato a interferire, badate non impensierire ma interferire con il traffico commerciale marittimo, molti governi hanno attivato delle organizzazioni militari a difesa delle navi e delle rotte. Le unità mercantili sono un bene di notevole valore, cariche o scariche che siano. Sono isolate nell'immensità del primo elemento e al tempo stesso molto vulnerabili. Bisogna poi essere consapevoli che il maggior valore di una nave consiste nella regolarità dei viaggi, nel numero di navi impiegate sulla linea di una stessa compagnia; nel corridoio commerciale (linee e viaggi regolari); tutto ciò che le spedizioni comprendono, (tipologia di carico e noli pregiati); tempi di percorrenza, (consumi e velocità); usura delle navi; acquisti pezzi di rispetti; lavori di manutenzione; costi assicurativi.

LE ARMI DEI PIRATI E SEQUESTRATE DOPO LA CATTURA

IL CASSERO DI UNA NAVE CRIVELLATO DI COLPI D'ARMA DA FUOCO

IL FORO PROVOCATO DA UN PROIETTILE DI BAZOOKA

Il tutto è collegato e non concerne un aspetto singolare. Cambiando la routine, gli utili diminuiscono in favore dei costi ossia dei soldi che si perdono. Per ovvi motivi i noli non possono essere aumentati più di tanto. Si dice, appunto, che la pirateria interferisce. Il traffico marittimo circonda la terra, le navi le girano intorno, ma a causa della posizione geografica dei paesi, alcune rotte sono ad alta concentrazione di traffico. L'inevitabile si traduce per le azioni di pirateria come una ghiotta occasione, si seleziona l'unità, si sferra un attacco si cerca di abbordare una nave. Fortunatamente la percentuale di riuscita è bassa, ma le occasioni come le navi sono tante. Il tutto si traduce come un'azione di disturbo perché interferisce con i profitti. La nave, nella sua vulnerabilità, è gestita da un equipaggio che si preoccupa della sua integrità a garanzia, sia del valore nave che del valore della spedizione. La quale, in tempo di non belligeranza, non avrebbe necessità di difendersi. Si comprende il significato di quanto sopra descritto nel momento in cui ci si rende conto anche del sacrificio umano. Ma per i grandi della terra, gli equipaggi non rientrando nei profitti, non interferiscono. Il personale sulle navi e le loro famiglie, pagano un tributo altissimo per garantire i traffici commerciali. A bordo oggi, oltre alla normale routine durante l'imbarco, si rischia anche la vita. Le famiglie rischiano di perdere un affetto e un sostentamento. E mentre i riscatti sono pagati dalle assicurazioni e i profitti difesi dalle amministrazioni, gli equipaggi sono sotto il tiro dei pirati. Esiste una copertura assicurativa contro i rischi, che però lascia il tempo che trova, nella quale rientrano anche i compensi per le perdite umane. Le compagnie pagano per poter navigare in area ad alto rischio di pirateria. I parametri e l'organizzazione così come i piani di rotta sono stabiliti anche dalle assicurazioni come tutela. Quello che non è sancito è la determinazione globale, ancora latitante.

Quello che si dovrebbe ottenere, non è ancora incisivo nella giusta misura. Quello che più ferisce è che non tutti auspicano una risoluzione imminente delle associazioni a delinquere. Osteggiare e creare disordine per difendere chi dovrebbe essere perseguito è una sottile manovra adottata da chi ha interessi nella pirateria. Vorrei essere più esplicito, ma preferisco non spingermi oltre. Ritengo di aver descritto il fenomeno in maniera esaustiva, facendovi conoscere e comprendere il carico di stress cui siamo sottoposti. Siate voi a trarre le giuste conclusioni, affrontate il problema e provate a dare un peso e una misura al fenomeno.

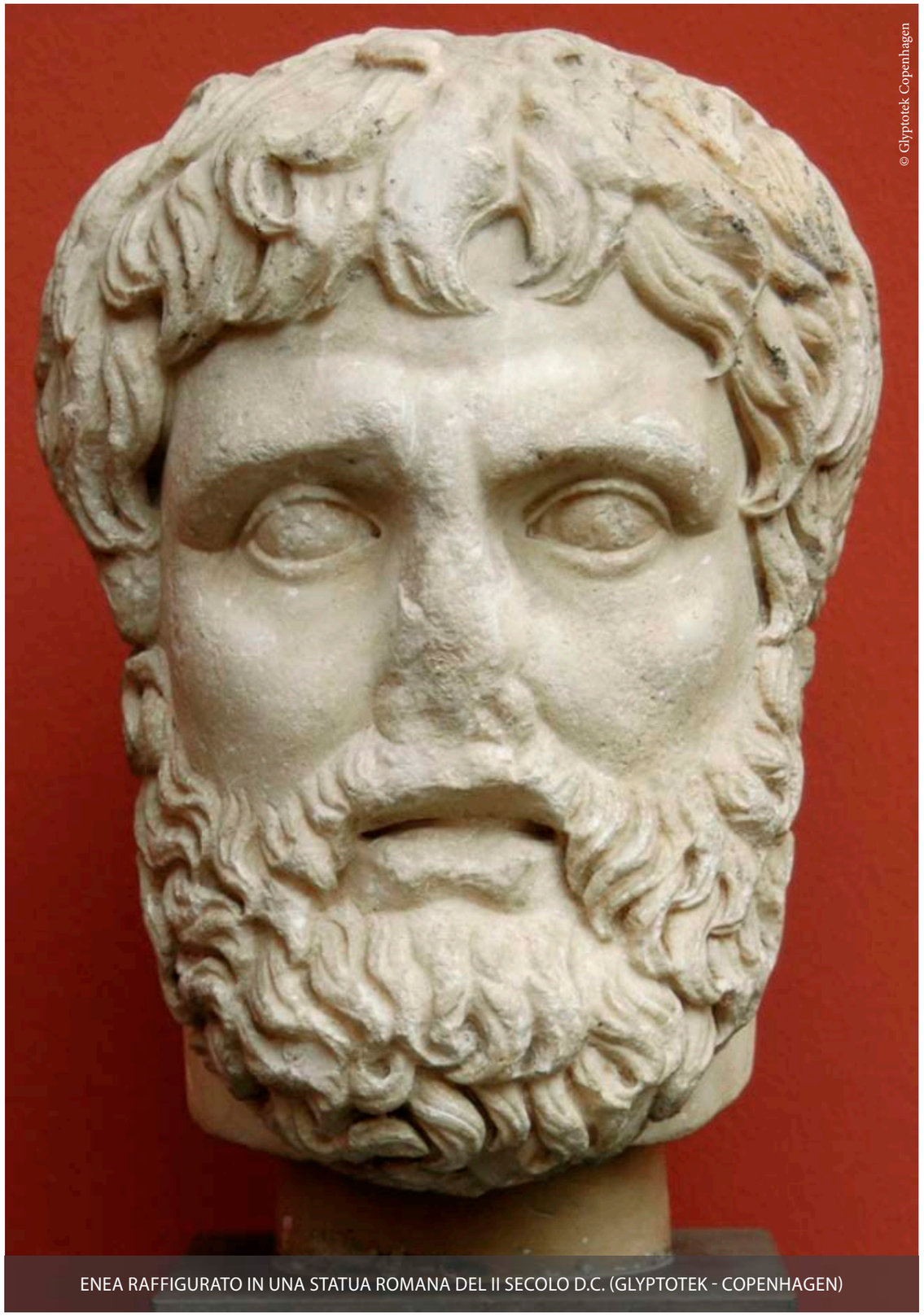
Di parecchi equipaggi non se ne ha più evidenza. Le navi sono rimaste ai pirati divenendo relitti in secca su spiagge che non piange nessuno. Come in una guerra, siate consapevoli che chi è sacrificabile è sacrificato in nome di una gloriosa vittoria che tarda ad arrivare. Io posso solo dirvi che i soliti eroi non ci sono più per raccontarla, questa realtà è già in essere.

ANNA **PACELLA**

LA ROTTA DI ENEA

Itinerario culturale nel Mediterraneo sulle tracce dell'eroe virgiliano

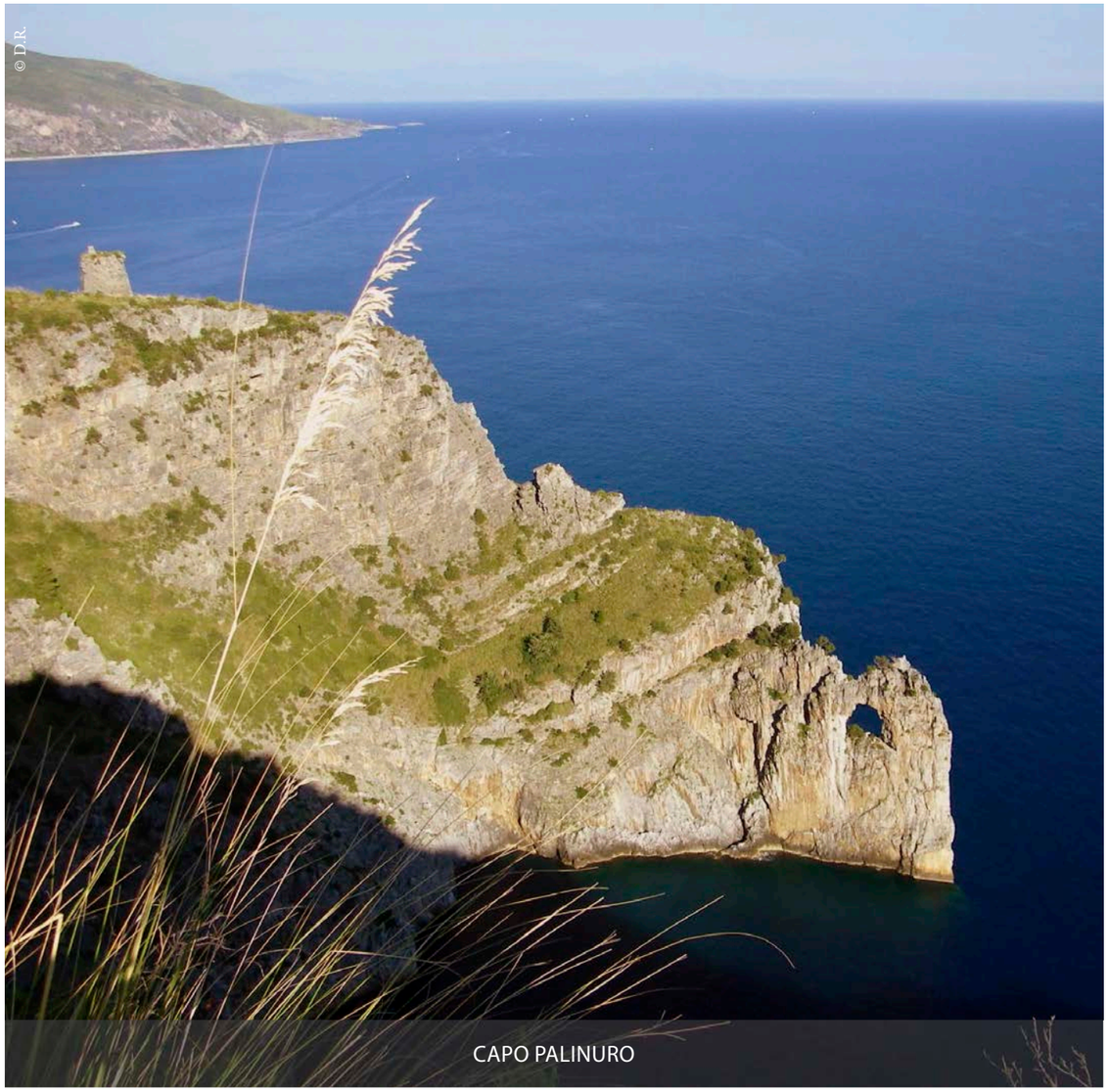
"*Arma virumque cano…*", scriveva Virgilio: "*Canto le armi e l'eroe che per primo, per volere del destino, giunse esule dalle spiagge di Troia in Italia e ai lidi lavini, dopo essere stato molto sbattuto, sia per terra che per mare, per volere degli dei*". Inizia così l'Eneide, narrazione dell'epico viaggio dell'esule Enea in fuga, che, dopo aver salvato dalle fiamme di Troia il padre Anchise e il figlioletto Ascanio, è destinato a fondare una nuova stirpe al di là del mare, lasciando su coste e città il segno del suo passaggio e sopravvivendo nei secoli al mito, alla storia e ai versi dei poeti. Proprio "La Rotta di Enea", il percorso del mitico viaggio dell'eroe troiano, entra ora tra gli itinerari certificati dal Consiglio d' Europa, quarantacinquesimo di quei percorsi (il primo fu il Cammino di Santiago nel 1987) che invitano alla scoperta di un patrimonio di testimonianze archeologiche, religiose, artistiche e naturalistiche, ma anche ai valori fondamentali promossi dal Consiglio d'Europa come democrazia, diritti umani, scambi interculturali. Il merito va all'Associazione "Rotta di Enea", che dal 2018 promuove il progetto, in collaborazione con il Comune di Edremit in Turchia, la fondazione Lavinium in Italia e numerosi enti e istituzioni a livello internazionale, e che è riuscita a creare il primo itinerario turistico-archeologico-marittimo che dalla Turchia arriva in Europa, solcando tutto il Mediterraneo centro-orientale e attraversando ben cinque Stati.



ENEA RAFFIGURATO IN UNA STATUA ROMANA DEL II SECOLO D.C. (GLYPTOTEK - COPENHAGEN)

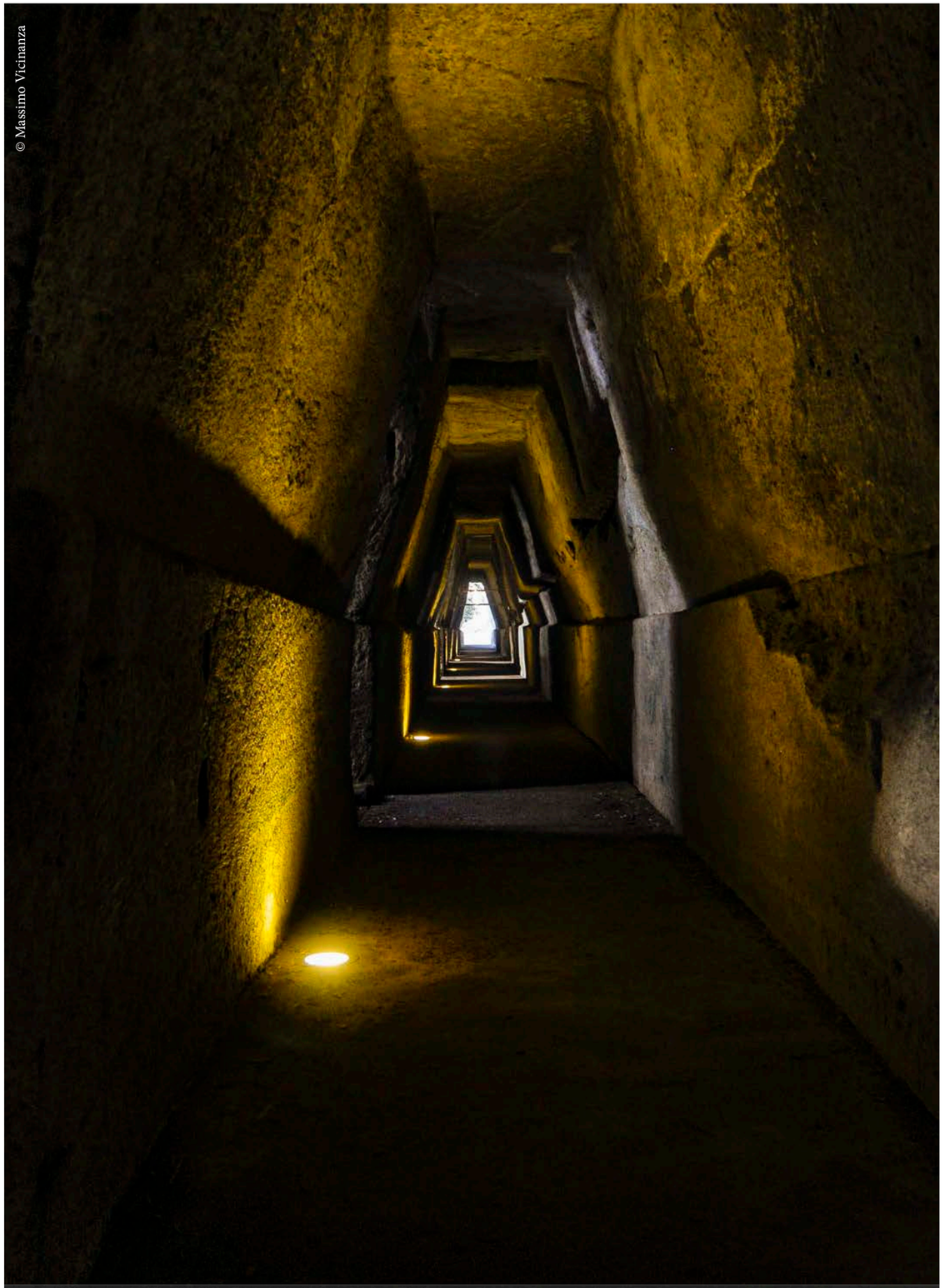
© D.R.

IL TEATRO DI BUTRINTO IN ALBANIA



CAPO PALINURO

Un viaggio, da Troia a Roma (città simbolo anche per l'Unione Europea sin dai Trattati del '56) che ancora oggi solletica fantasie di grandi avventure toccando ventuno tappe principali, sei siti Unesco e tre Parchi nazionali, oltre a tutte le bellezze ed eccellenze della costa dell'Italia meridionale (si toccano Puglia, Sicilia, Calabria, Campania e Lazio). "La decisione all'unanimità di conferire la certificazione del Consiglio d'Europa - racconta il presidente dell'Associazione Rotta di Enea, Giovanni Cafiero - premia un lavoro di oltre tre anni. Oggi la Rotta unisce le sponde di Turchia, Grecia, Tunisia, Albania e Italia con i loro territori simbolo della ricchezza e dell'identità europea".
Ma è anche un modo per "promuovere la ripresa del turismo e degli scambi economici e culturali come occasione di conoscenza, incontro e consolidamento dei valori europei e universali nella ricchezza delle diversità".
Mappa alla mano, seguendo il racconto di Virgilio, si parte dunque dalla mitica Troia (Ilios), oggi uno dei luoghi archeologici più affascinanti del Mediterraneo, sito Unesco dal 2018 e sede di uno straordinario museo dove è custodita la maggiore collezione scultorea al mondo di luoghi e personaggi mitici legati all'Iliade.
Qui, meno noto ma vero Olimpo di cascate e vegetazione, è il Parco Nazionale del Monte Ida, dove Anchise avrebbe incontrato la futura madre di Enea, la dea della bellezza Afrodite. Mentre poco più a nord, il sito archeologico di Antandros, che ha recentemente restituito una necropoli e una villa romana di epoca imperiale, cela ancora l'area urbana da cui salpò Enea.



L'ANTRO DELLA SIBILLA A CUMA

© Massimo Vicinanza

CAPO MISENO E IL GOLFO DI POZZUOLI

L'ENEIDE NEL PARCO ARCHEOLOGICO DEI CAMPI FLEGREI

Preso il largo, si punta a Delos, piccolo lembo di terra a poche miglia da Mykonos, dove nacquero Apollo e Artemide, e a Butrinto, antica città albanese sullo Ionio dove Enea incontrò Andromaca. Il libro III dell'Eneide colloca poi l'approdo in Italia a Castro, in Salento, dove il locale Museo Archeologico custodisce il busto di una statua di Atena alta più di tre metri; mentre nella colonia greca di Crotone si cita il santuario dedicato ad Hera Lacinia, frequentato anche da Pitagora.
Tappa quindi in Tunisia, a Cartagine, la ricchissima città punica, teatro dell'infelice amore con Didone, per poi tornare in Sicilia. Dopo la precipitosa fuga dalle isole dei Ciclopi, infatti, le navi troiane erano entrate nel porto di Drepanon (Trapani) dove morì Anchise. L'anno successivo, dopo la sosta a Cartagine, vi tornano nuovamente proprio per celebrare i giochi in memoria dell'anziano padre. Quando un gruppo di donne, stanche del lungo peregrinare, da fuoco ad alcune navi, Enea decide di rimettersi in viaggio, ma lascia ad anziani, donne e bambini la possibilità di fermarsi, fondano la città di Acesta (Segesta) e un tempio dedicato a Venere Ericina. Si risale dunque verso la Costa degli Infreschi e Palinuro, che prende il nome dal mitico nocchiero caduto in mare vinto dal Dio Sonno. E ancora, a Cuma, prima colonia greca nel Mediterraneo occidentale, dove Enea incontra la Sibilla, per risalire a Pozzuoli e il Parco archeologico dei Campi Flegrei. E ancora, Gaeta (Caieta) che secondo Virgilio avrebbe tratto il nome dalla nutrice di Enea qui sepolta. Fino all'antica Lavinum (oggi Pratica di Mare), luogo delle origini del popolo romano (discendente proprio da Enea), e dove gli studiosi, tra i molti resti che stanno tornando alla luce, hanno riconosciuto la tomba del mitico eroe.
Il mito di Enea rappresenta nel patrimonio culturale europeo e mediterraneo un elemento cardine. Diversamente da quello di Ulisse, il percorso di Enea raffigura non il ritorno restauratore, ma il viaggio che crea comunanza tra le diversità, quella che dà luogo a nuovi e più alti valori, civiltà, istituzioni.

La cultura romana individua in Enea il "pater" e sceglie il paradigma della mescolanza che crea valore, segnando un tratto di profonda evoluzione rispetto alla cultura dell'epoca, che aveva nell'autoctonia (Aristotele) il primo elemento per sottolineare la nobiltà di un popolo o di una città. Questa dimensione dell'incontro e dell'unione con popoli e individui, che caratterizza il viaggio narrato nell'Eneide, insieme all'altro tratto distintivo di Enea, la "pietas", intesa dai romani come rispetto e devozione alla famiglia e alla propria Città, fanno di Enea una figura chiave per le sfide della contemporaneità, per affrontare i cambiamenti valorizzando le diversità e l'incontro con altri popoli, senza rinunciare all'attaccamento alle proprie tradizioni e radici.
Leggere l'Eneide vuol dire scoprire le radici mitiche della nostra storia nata intorno al Mediterraneo, culla di civiltà e luogo di incontro fra culture, quasi il liquido amniotico della nostra Europa. La "Rotta di Enea", attraverso un itinerario fatto di secoli e di molte soste nel Mediterraneo, è un percorso fisico, attraverso le località toccate dall'eroe troiano in fuga dalla sua città in fiamme in cerca di un nuovo inizio in una terra sconosciuta.
È un viaggio ideale, perché parla della storia dell'uomo, sempre pronto a viaggiare, per scelta o per necessità, e a cercare casa dove regnano pace e prosperità, portando con sé affetti e saperi. È una rotta culturale, perché racconta attraverso l'archeologia, la natura, la letteratura, una storia avvincente nella quale tutti possiamo riconoscerci. L'obiettivo della creazione di questo itinerario è dunque soprattutto quello di promuovere presso le giovani generazioni, il pubblico e le istituzioni coinvolte, i valori civici, umani e culturali della Rotta di Enea: il viaggio e l'incontro come occasione di arricchimento nel rispetto delle diversità culturali; la natura e il paesaggio agricolo e pastorale come valori fondanti della civiltà umana; le radici mediterranee della cultura europea; la necessità di istituzioni comuni in cui coltivare i valori che ci uniscono; la promozione della cultura e dell'economia del mare.

LA TOMBA DI ENEA A LAVINUM (PRATICA DI MARE)

ELENA **GOLDONI**

MALDIVE

Il Paradiso in terra

Le Maldive si trovano nella fascia equatoriale dell'Oceano Indiano e si estendono per 470 miglia nautiche lungo una direttrice Nord – Sud con una rotta quasi meridiana. L'arcipelago è composto da 1192 isole, ma spesso sono solo lembi di finissima sabbia bianca, raggruppate in 26 atolli. Le isole sono tutte deserte, tranne 187 che ospitano piccoli centri abitati o villaggi di pescatori e 167 destinate esclusivamente all'accoglienza turistica. E poi c'è Malé, la capitale, con il suo fittissimo agglomerato urbano popolato (nel 2020) da circa 227mila persone raccolte su una superficie di appena sette chilometri quadrati.

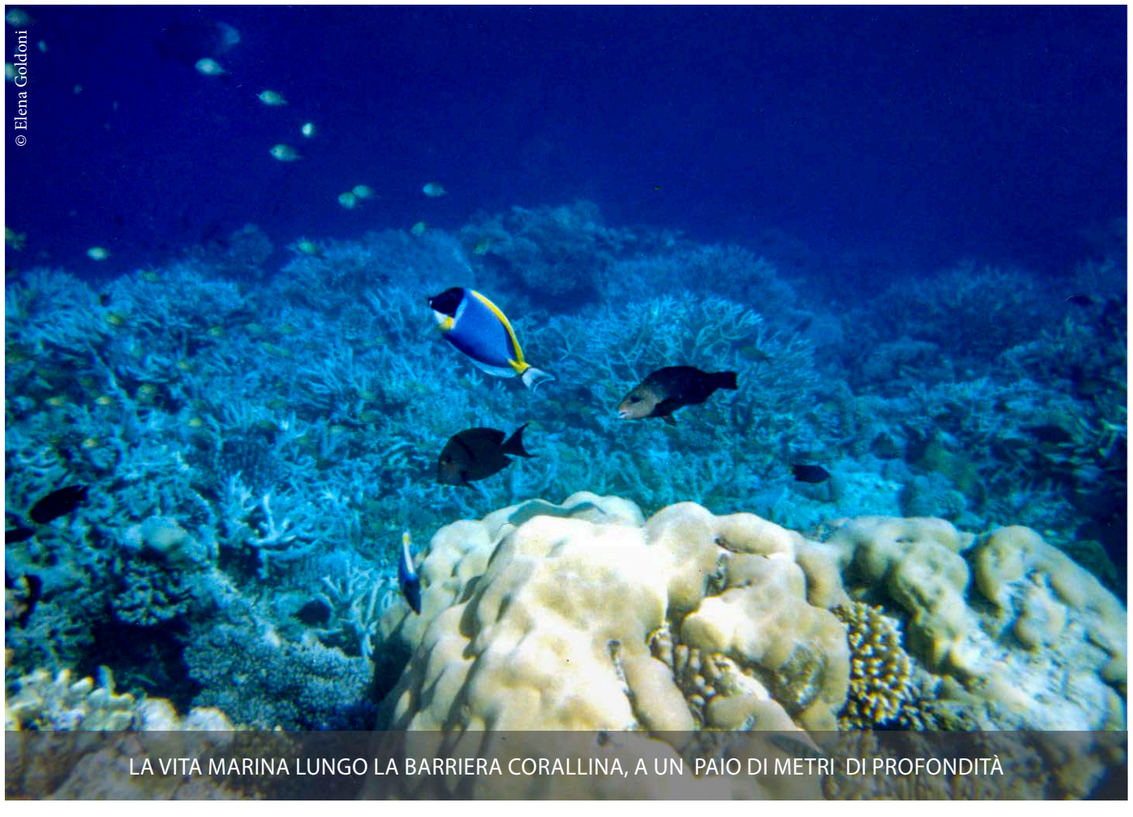
Il nome Maldive potrebbe derivare dalle parole sanscrite mālā (ghirlanda) dvīpa (isola) ma qualcuno lo lega all'arabo "Dhinat-al-Mahal", che significa "Isole del Palazzo" perché a Malé c'era la dimora del Sultano. Dal punto di vista geologico, invece, molti amano pensare che questo paradiso sia nato dalle lacrime versate da Dio dopo aver visto la bellezza del mondo che aveva appena creato. Un luogo meraviglioso che però rischia seriamente di scomparire a causa dell'innalzamento dei mari provocato dal riscaldamento globale e dei moti ondosi che non riusciranno più ad essere frenati dalle barriere coralline.

L'ISOLA DIBIYADFOO, ATOLLO A SUD DI MALÉ

UN SENTIERO FRA LE PALME DI NAKAI DHIGGIRI

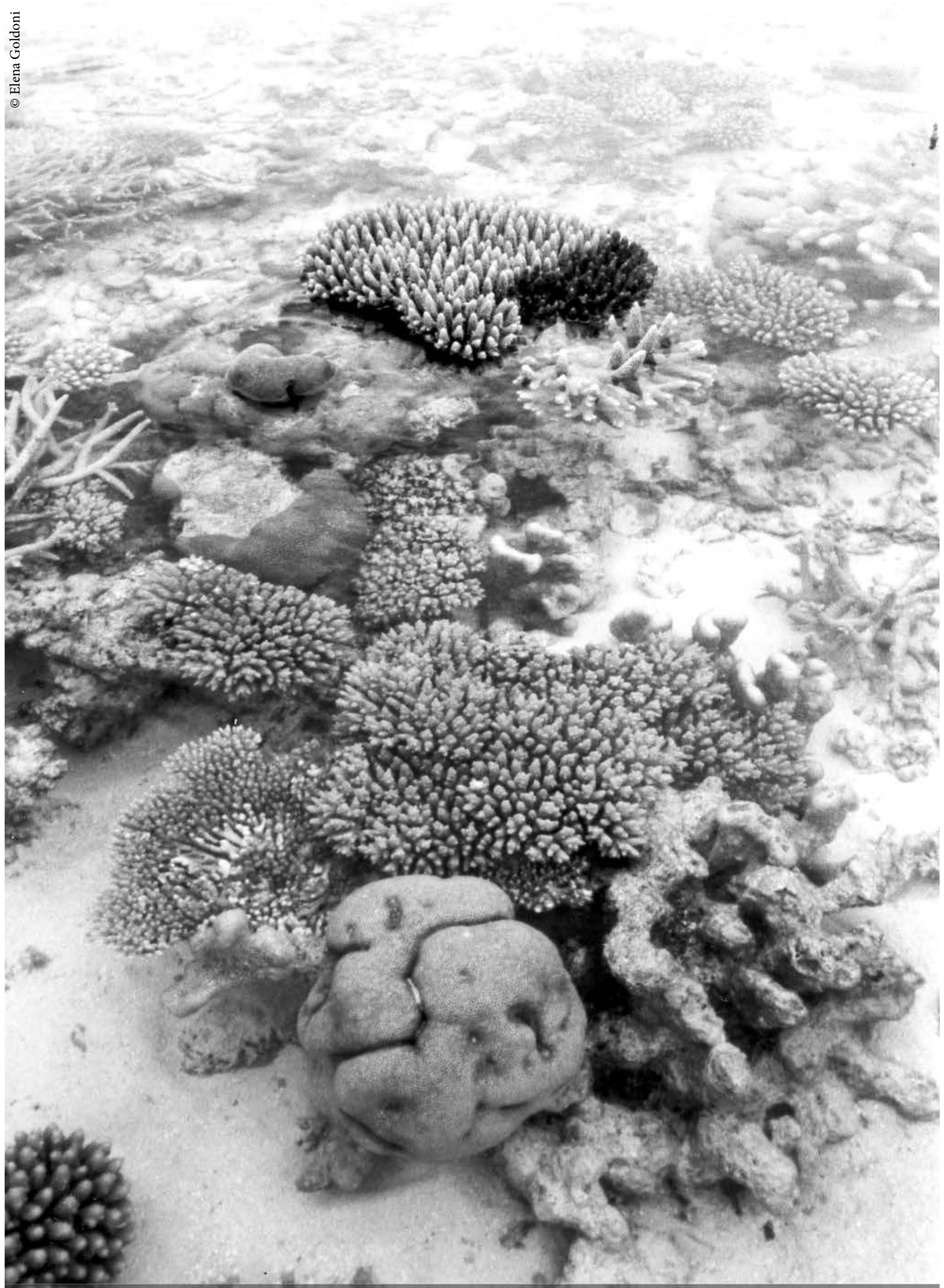
MARINAIO A BORDO DEL SUO DHONI

UNO DEI TANTI IDROVOLANTI CHE COLLEGANO LE ISOLE DELL'ARCIPELAGO ALLA CAPITALE MALÉ



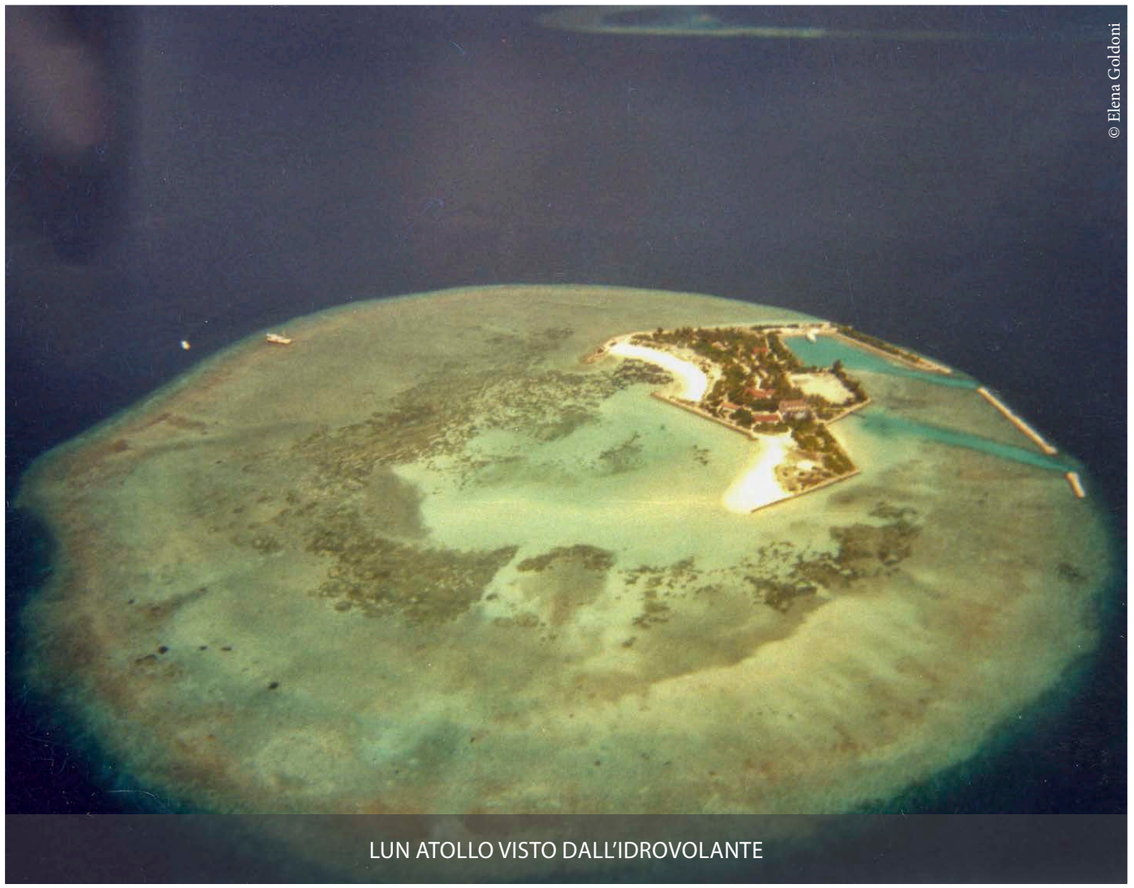
LA VITA MARINA LUNGO LA BARRIERA CORALLINA, A UN PAIO DI METRI DI PROFONDITÀ

L'ATOLLO DI DHIGGHIRI



© Elena Goldoni

I CORALLI DEL REEF



© Elena Goldoni

LUN ATOLLO VISTO DALL'IDROVOLANTE

Secondo uno studio pubblicato nel 2021 da Curt Storlazzi, oceanografo dell'United States Geological Survey, lo scenario è catastrofico: in futuro, si prevede che gli eventi alluvionali legati alle tempeste saranno sempre più frequenti e gravi per colpa dell'innalzamento del livello del mare, dei cambiamenti nei venti e delle condizioni meteorologiche e del deterioramento delle barriere coralline. Insomma, se non si riesce ad invertire la tendenza è certo che nei prossimi decenni la frequenza e la gravità di eventi meteorologici estremi aumenteranno, e aumenterà il livello del mare, in particolare alle basse latitudini. Le Maldive si trovano all'equatore, il punto più alto misura soli 2,4 metri sul livello medio del mare e le isole sono difese naturalmente dalle barriere coralline che proteggono le spiagge dall'erosione del mare. Si tratta, perciò, di un sistema altamente vulnerabile che in base allo studio di Storlazzi potrebbe essere completamente sommerso entro la fine di questo secolo.
Gli ultimi dati delle Nazioni Unite dicono che l'aspettativa di vita dei maldiviani è aumentata da 33 anni nel 1950 a 79 anni nel 2021, una media molto alta che fa capire l'enorme sviluppo e la qualità della vita raggiunti dai suoi abitanti nell'ultimo mezzo secolo.

Complice naturalmente il turismo che, oltre alla pesca, rappresenta la principale fonte di reddito dell'intero paese. La rete di accoglienza è fatta di numerosi resort di lusso costruiti su piccole e lussureggianti isole raggiungibili solo partendo da Malé con idrovolanti o motoscafi veloci. Ogni isola è quindi un resort fatto di bungalow ma molto spesso anche di sistemazioni "over-water" per rendere il soggiorno un'esperienza unica e impossibile da vivere altrove.
Il clima dell'arcipelago è tropicale ed ha due stagioni monsoniche, una secca da dicembre ad aprile con venti da NE, e un'altra umida, negli altri mesi, con venti da SW. Durante tutto l'anno le temperature sono sempre comprese tra i 27° e i 31°C. Il turismo è quindi attratto dal clima ma soprattutto dalla ricchezza e diversità dell'ambiente subacqueo. Infatti, nelle calde acque degli atolli e a bassissima profondità vivono quasi 250 tipi di coralli duri e morbidi e più di 1.200 coloratissime specie marine, oltre a popolazioni di tartarughe marine, mante, squali balena e martello e uccelli marini. Insomma, è un vero e proprio paradiso per tutti gli amanti dello snorkeling, delle immersioni e della natura.

IL DHONI, LA TIPCA IMBARCAZIONE DA PESCA E DA TRASPORTO MALDIVIANA

IL PORTO DI FILITHEYO, LA BELLEZZA DELLA SEMPLICITÀ

I MALDIVIANI SONO UN'ETNIA MISTA, CON TRATTI SINGALESI E INDIANI
E INFLUENZE ARABE E NORDAFRICANE

IL VALORE DI UN'ISOLA DELLE MALDIVE DIPENDE DAL NUMERO DELLE SUE PALME DA COCCO

PALME DA COCCO SULLA SPIAGGA

La parola "atollo" deriva dal termine maldiviano "atholhu", isola lagunare e ogni atollo ha un suo valore economico che, anche se ricco di mangrovie, di alberi del pane e di maestosi *Ficus Benghalensis*, dipende dal numero di palme da cocco presenti sulla sua superficie.

Un'altra caratteristica tipica degli atolli sono le spiagge, molto chiare, quasi bianche, e composte da sabbia finissima prodotta dalla lenta erosione del corallo, una sabbia particolare che non è mai calda.

A nord di Malé c'è l'atollo Baa che nel 2011 è stato inserito nella lista dei siti Riserva Mondiale della Biosfera dell'Unesco. 260 km2 di barriera corallina a protezione di settantacinque isole di cui solo tredici abitate, o da maldivani oppure dai turisti ospiti nei lussuosi resort che fanno della biodiversità il loro business.

Invece, a circa 3 miglia ad ovest della capitale, c'è Thilafushi. Non c'è un atollo ma un'isola artificiale lunga 3,5 chilometri e larga 200 metri. È l'enorme discarica a cielo aperto dell'arcipelago che da più di trent'anni accoglie milioni e milioni di tonnellate di rifiuti, crescendo al ritmo di un metro quadrato al giorno. Qui arriva tutta la spazzatura prodotta dai maldivani e dai 350mila turisti stranieri che ogni anno giungono sull'arcipelago, per trascorrere una vacanza indimenticabile e poi andar via portando nel proprio cuore un pezzettino di paradiso.

KATIA **GALLO**

CLASSE LASER

Ad Agropoli la VI prova del campionato zonale

Il 29 e 30 Maggio si è svolta ad Agropoli la VI tappa del Campionato Zonale Laser 2021. L'evento, organizzato dalla Lega Navale Italiana - Sezione di Agropoli con il patrocinio del Comune di Agropoli, e supportato dalla FIV - CONI, ha visto la partecipazione di 44 timonieri laser appartenenti a 9 circoli fra i più prestigiosi della Campania:
Yacht Club Capri, C.N. Posillipo, L.N.I. Castellamare Di Stabia, L.N.I. Napoli, R.Y.C.C. Savoia, C.C. Irno, Circolo del Remo e della Vela It, L.N.I. Salerno, Mascalzone Latino S.T.
Tutti i circoli hanno molto apprezzato l'impegno organizzativo della Lega Navale di Agropoli che ha curato con dedizione ogni aspetto della manifestazione, dall'accoglienza a terra alla gestione delle regate in acqua. Si sono rivelati di grande utilità gli ampi spazi del porto a disposizione delle squadre partecipanti, le aree parcheggio in prossimità dei piazzali e l'ampio scivolo nelle immediate vicinanze. Questo ha permesso ai ragazzi non solo di svolgere le loro attività agonistiche al meglio, ma anche di dedicare gli intervalli tra una gara e l'altra, al riposo ed alla socialità.

© Fabio De Vita

DURANTE LA REGATA DELLA CATEGORIA 4.7

© Katia Gallo

LO STAFF ORGANIZZATIVO DELLA LEGA NAVALE DI AGROPOLI

Sensazioni e considerazioni
Soddisfatti i ragazzi che nonostante il poco vento hanno trovato "un ottimo campo di regata con molta corrente e vento con buche che hanno reso interessanti ed impegnative tutte le gare" ci racconta molto emozionato Antonio Persico (Lni Napoli) 19 anni, tra i favoriti (già vincitore di 3 under mondiali ed europei); Antonio iniziò col laser a 13 anni e vide svolgersi la sua prima regata proprio nelle acque di Agropoli. Molto emozionato anche Antonio Braucci (Reale Ycc Savoia) che, impegnato nella carriera di chirurgo, torna al campionato dopo 12 anni di assenza: "è come la biciletta; la vela non si dimentica mai, ma oggi torno con più consapevolezza e mi diverto di più!". Sfortunato Domenico Montefusco (Lni Salerno) che a causa della rottura del vang si ritira alla seconda prova; con grande simpatia esclama: "sono comunque contento; Agropoli è molto bella: resto per fare il turista!" Emerge poi la grande determinazione di Francesca Falanga (Mascalzone Latino S.T.) che alla domanda sulla differenza fisica tra maschi e femmine risponde: "in questa classe non si sente la differenza di forza, basta un buon allenamento e tanta concentrazione". Tra le favorite conosciamo Giorgia Deuinger (C.N. Posillipo); questo mese di Giugno sarà impegnata agli Europei in Montenegro. Tenace, orgogliosa, esigente, ha trovato tutte le "boline difficili per il poco vento ma spesso rafficato". Ne è uscita comunque alla grande. Soddisfatti anche i più maturi che oltre ad apprezzare la grande ed impeccabile organizzazione della Lega ospitante, si sono integrati con lo staff con enorme spirito di collaborazione. Lorenzo Migliaccio (C. Del Remo e della Vela It) commenta: "Agropoli è sicuramente un posto delizioso. Gli spazi del porto sono predisposti per regate con numero elevatissimo di derive; è difficile trovare uno scivolo così grande. L'accoglienza è stata ottima come anche le condizioni meteo che di questi periodi primaverili sono solitamente difficili". Roberto Miraglia (Lni Salerno), che nonostante i suoi impegni lavorativi come professore presso l'Università Bicocca di Milano, ritorna non appena possibile nel Golfo di Salerno, ci saluta con considerazioni molto poetiche: al Nord veleggia sul Lago di Garda, "il lago è la palestra delle vele", ma lui preferisce il mare: "tecnicamente è più vario; a volte ci trovi l'onda contro il vento, nel lago non succede mai! E poi… nel mare c'è orizzonte!"
Prove molto impegnative anche per il Comitato di Regata, che ha portato a termine in maniera precisa e fluida il proprio compito su 5 prove per la flotta standard e 4 prove per le flotte 4.7 e Radial. Il Presidente del Comitato Francesco Coraggio è stato supportato per l'intera manifestazione dagli Udr Adele Gagliardi, Francesco Landi e Pasquale Cutrupi nel Comitato di Regata, e Alessandro Vitolo, Giovanni Fregola, Ferdinando Picariello e Enrico Milano, nel Comitato delle Proteste. Lo stesso Milano si dichiara molto soddisfatto: "è andata benissimo! Tutte le prove alla grande. I ragazzi sono stati eccelsi e i posaboe Francesco Torre, Fabio De Vita, Nereo Pellone e Andrea Zingone il top: partenze veloci e precise".

© Fabio De Vita

LA PARTENZA

I risultati

Premiati alla presenza del Presidente della Lega Navale di Agropoli Alessio Della Torre, del Comandante dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli Valerio Di Valerio e del Presidente della V Zona FIV Francesco Lo Schiavo:

- classe Laser Standard: Lorenzo Sanguigno Migliaccio del Circolo del Remo e della Vela Italia 1° assoluto e 1° master, seguito da Simone Scala della Lega Navale Italiana Napoli e Antonio Braucci del Reale Yacht Club Canottieri Savoia.
- nella categoria Radial il 1° assoluto e 1° under 19 è Massimiliano Cinquanta del Circolo Canottieri Irno, seguito da Antonio Persico della Lega Navale Italiana di Napoli e da Alessandro Mare del Circolo Canottieri Irno; 1° Under 17 Raffaele Milano, 1° Under 21 femminile Giorgia Deuringer del Circolo Nautico Posillipo e 1° Master Enrico Scala della Lega Navale di Napoli.
- categoria 4.7 1° assoluto Federico Orazzo della Lega Navale di Castellammare di Stabia, seguito da Ginevra Caracciolo 1° femminile della Lega Navale di Napoli e da Andrea D'Apice dello Yacht Club Capri; Claudio Raia della Lega Navale di Napoli 1° under 16.

LASER SUL PIAZZALE DELLA LEGA NAVALE DI AGROPOLI

LE BARCHE IN ATTESA DELLA PARTENZA

Le conclusioni

Una visuale sull'importanza di questa manifestazione la sottolinea Francesco lo Schiavo (Presidente Regionale FIV): "Siamo alla VI tappa del Campionato Regionale della classe Laser che dallo scorso Febbraio non si è mai fermata; per fortunata abbiamo avuto la possibilità di continuare a livello agonistico. Questi eventi sono importanti per diversi aspetti: sono utili per il confronto sportivo, stimolano lo svolgimento di nuove attività e fissano degli obbiettivi. Come Federazione il nostro impegno è quello di promuovere l'intera costa campana facendo navigare i nostri atleti fra i circoli della V zona. È la seconda volta che torniamo ad Agropoli con questa classe: abbiamo trovato sicuramente un bel campo di regata ed un'ottima accoglienza.

Fra i prossimi impegni prima fra tutte un'importante regata Open Skiff a Sapri. Continueremo ancora con le selezioni nazionali del 13 giugno per la classe Optimist e ci concentreremo sui raduni di allenamento per arrivare preparati ai Campionati Nazionali Giovanili di Settembre che si svolgeranno in giro per l'Italia (Cagliari, Lago di Garda e in Liguria). Inoltre alcuni dei ragazzi tra Giugno e Luglio gareggeranno ai Campionati Europei in Montenegro".

Le conclusioni del Presidente della Lega Navale Sezione di Agropoli Alessio Della Torre sono indirizzate ai progetti della sezione e all'importanza di queste attività per la città e per lo sport: "Finalmente abbiamo la possibilità di ricominciare le attività. Erano circa quattro anni che non organizzavamo uno zonale Laser. Non potevamo iniziare in modo migliore con queste regate zonali utili per il campionato nazionale ed anche per la notevole partecipazione di molti circoli campani. Questo evento segnala finalmente la ripartenza delle nostre attività che riguardano ovviamente la vela ma anche la pesca sportiva e molte altre manifestazioni. Inoltre rappresenta una vetrina importante anche per la città di Agropoli che vede arrivare molti giovani che non conoscevano affatto queste zone e che invece hanno la possibilità di visitarle proprio in questi primi giorni di zona gialla grazie all'allentamento delle misure di contenimento che ci hanno isolati per troppo tempo".

ANTONIO **DEL BAGLIVO**

CHE INCUBO!

La storia di un sogno che sogno non era

Anno 2029 l'umanità stava riemergendo lentamente e con barlumi di speranza dall'ennesima pandemia di "COVID". Il commercio mondiale e lo spostamento delle persone, seppur con timidezza, faceva presagire un futuro più prospero e soprattutto con meno paure. In questo scenario promettente accadde. Nella notte tra il primo e il due maggio il gruppo terroristico dei "purificatori" colpì a livello mondiale con un'efficienza tale da lasciare i governi e relative forze di sicurezza senza possibilità di reagire. Fu quello l'anno che sarà ricordato come "l'anno dei grandi roghi".
In effetti tutte le nazioni del mondo, al fine di trovare un rimedio all'annoso problema dei rifiuti, avevano concordato di smaltire tutto in vari siti di stoccaggio mondiale, allocati nelle aree meno abitate del globo.

Miliardi di tonnellate di scarti di ogni genere erano così stati accumulati nel deserto del Sahara, nel deserto del Gobi, sugli altopiani del Perù, tra i rimanenti ghiacciai dell'Antartide, nelle steppe del Caucaso e nel deserto australiano. Tutti questi smisurati depositi erano sorvegliati e difesi da truppe intergovernative appositamente addestrate e dotate dei più moderni mezzi allora disponibili. Purtroppo nonostante queste accurate misure di protezione gli eco-terroristi, da sempre contrari a quel tipo di gestione del problema, riuscirono ad infiltrarsi tra le forze di sicurezza e di certo anche in alcuni apparati decisionali dei governi mondiali.
Così dopo anni di lavorio nell'ombra, furono pronti a dar seguito ai loro nefasti propositi e fecero brillare potenti bombe incendiarie in ognuno dei siti di stoccaggio.

© D.R.

TRA OTTOBRE 2020 E FEBBRAIO 2021 SONO STATI PERSI IN MARE 3100 CONTAINER

© D.R.

SECONDO UNO STUDI DI ROLAND GEYER, JENNA R. JAMBECK E KARA LAVENDER LAW, PER DEGRADARE UNA BOTTIGLIA DI PLASTICA NON BIODEGRADABILE OCCORRONO CIRCA 450 ANNI, QUASI MEZZO MILLENNIO

In poche ore gli accumuli di rifiuti del mondo intero divennero come tanti enormi vulcani che iniziarono ad appestare l'aria. I venti fecero il resto. Nubi tossiche si diffusero su gran parte del pianeta e dopo alcuni giorni il sole fu oscurato ed iniziarono le piogge tossiche.
Gli scienziati non poterono che prevedere un disastro paragonabile solo all'impatto dell'asteroide che milioni di anni addietro pose fine all'era dei dinosauri. La popolazione sbandata e terrorizzata si abbandonò a saccheggi, violenze di ogni genere, solo pochi si rifugiarono in una speranzosa preghiera. Fu il crollo dell'economia, dei trasporti e dei governi mondiali, l'inizio del periodo della grande anarchia. In breve il gruppo dei terroristi che aveva messo in atto il sabotaggio prese il potere in gran parte del pianeta con lo slogan "se la fai te la tieni" ed insediarono i loro leader nei tanti rifugi anti atomici allestiti nel mondo. Il resto del pianeta e dei suoi abitanti si avviarono verso un breve ed incerto futuro di decadenza e violenza… ad un certo punto vi fu uno scossone.
Mi sveglio. sono in mare, sulla mia barca che procede lenta, con il vento a traverso, condotta dal fido pilota automatico. Ci metto un attimo per capire che ho sognato, eppure c'è qualcosa che non va; sono al largo di Salerno a circa 12 miglia dalla costa. Guardo il mare e vedo una distesa infinita di qualcosa di galleggiante, una specie di pellet o di granaglia grossolana che copre a perdita d'occhio la superficie dell'acqua. Si tratta di un materiale galleggiante che produce lungo lo scafo un crepitio come una leggera grandine. Neppure con il binocolo per vedere dove questa distesa finisce; il gioco delle correnti e il leggero vento ne fanno inquietanti arabeschi sul quel mare che prima appariva azzurro splendente. –Caspita- mi dico -qualche nave avrà perso il carico-. Mi metto in contatto con la Capitaneria di Porto di Salerno per segnalare la cosa.

UN MARE DI SPAZZATURA

UN PESCE MORTO PER I PELLET PLASTICI PROVENIENTI DALLA NAVE MERCANTILE X-PRESS PEARL, NAUFRAGATA LO SCORSO MAGGIO LUNGO LA COSTA MERIDIONALE DELLO SRI LANKA DOPO UN INCENDIO

La risposta: -…non si preoccupi se è a 12 miglia si tratta della nave X ed è autorizzata a scaricare il residuo della stiva, si tratta comunque di materiale non pericoloso. Passo e chiudo -.

Continuo a navigare verso la costiera amalfitana e riesco a rivedere il mare vero dopo circa 5 miglia. Sono allibito! Possibile che in un golfo così piccolo, con un porto commerciale relativamente modesto, ci siano navi autorizzate a riversare in mare qualcosa di così esteso? Immagino cosa avviene nel resto del mondo e nei pressi di porti industriali e commerciali decine di volte più grandi e frequentati di quello di Salerno. Penso al rammarico che ho vissuto quando distrattamente mi è volato in acqua un tovagliolo di carta o peggio ancora un bicchiere di plastica. Ripenso all'inutile proposito di non usare più "usa e getta".

Le attenzioni che richiedono a noi cittadini, hanno il solo scopo di farci sentire in colpa o peggio di incrementare un altro commercio che con lo stemma dell'eco sostenibile si sta man mano sviluppando. Di fatto possiamo fare ben poco se non vengono prese decisioni drastiche e definitive dalla politica mondiale. Sono ben consapevole che sette miliardi di bicchieri di plastica in mare sono un continente, ma sempre un granello rispetto a quello che l'economia della produzione riversa in ogni dove. Un'economia dove il contenitore ha più valore del contenuto e comunque va a finire nei rifiuti.

Non so come ne usciremo! Anni addietro, quando vedevo un oggetto bianco per mare cambiavo rotta e al 90% recuperavo un bel parabordo. Ora è inutile, si tratta sicuramente di una cassetta di polistirolo volata da qualche peschereccio.

PLASTICHE E RIFIUTI A MEZZ'ACQUA, UN BRUTTO SPETTACOLO ANCORA TROPPO ATTUALE

Con l'inizio della bella stagione, i bordi delle nostre strade fioriscono più di buste di rifiuti che di ginestre. Ed ecco anche qui la colpevole convergenza tra cittadini ed enti. In una zona dove è radicato un turismo generalmente di seconde case e di fine settimana, come è possibile che il lunedì non si raccolga organico ed indifferenziato? Chi può pensare che il vacanziere torni il mercoledì a gettare la sua busta? Il problema è risolto sulle piazzole di sosta che da Camerota a Salerno si arricchiscono del nostro PIL famigliare (questo si sempre in crescita)."Eh! Sono stato al Vallone era pieno di buste di plastica" sento spesso dire!

Ebbene tranquilli, sono le nostre buste, niente di alieno. Questo racconto un poco amaro è tutto vero, pure il sogno e la circostanza. Certamente continuerò a far di tutto per essere un buon cittadino e invito tutti a non farsi scoraggiare dall'inefficienza del sistema e dall'inerzia della politica. Forse, lentamente, una presa di coscienza generale porterà anche i governi a prendere decisioni più radicali. Per ora non ci resta che incrociare le dita e se vogliamo l'acqua trasparente al Vallone o altrove dobbiamo andarci di prima mattina, quando la brezza di terra (u levate) ha trasferito la monnezza al largo. Tranquilli, nel pomeriggio con l'inversione della termina (u furano) ci sarà restituita ogni nostra cosa.

GAETANO **PELLEGRINO**

AL MARE, SICURI!

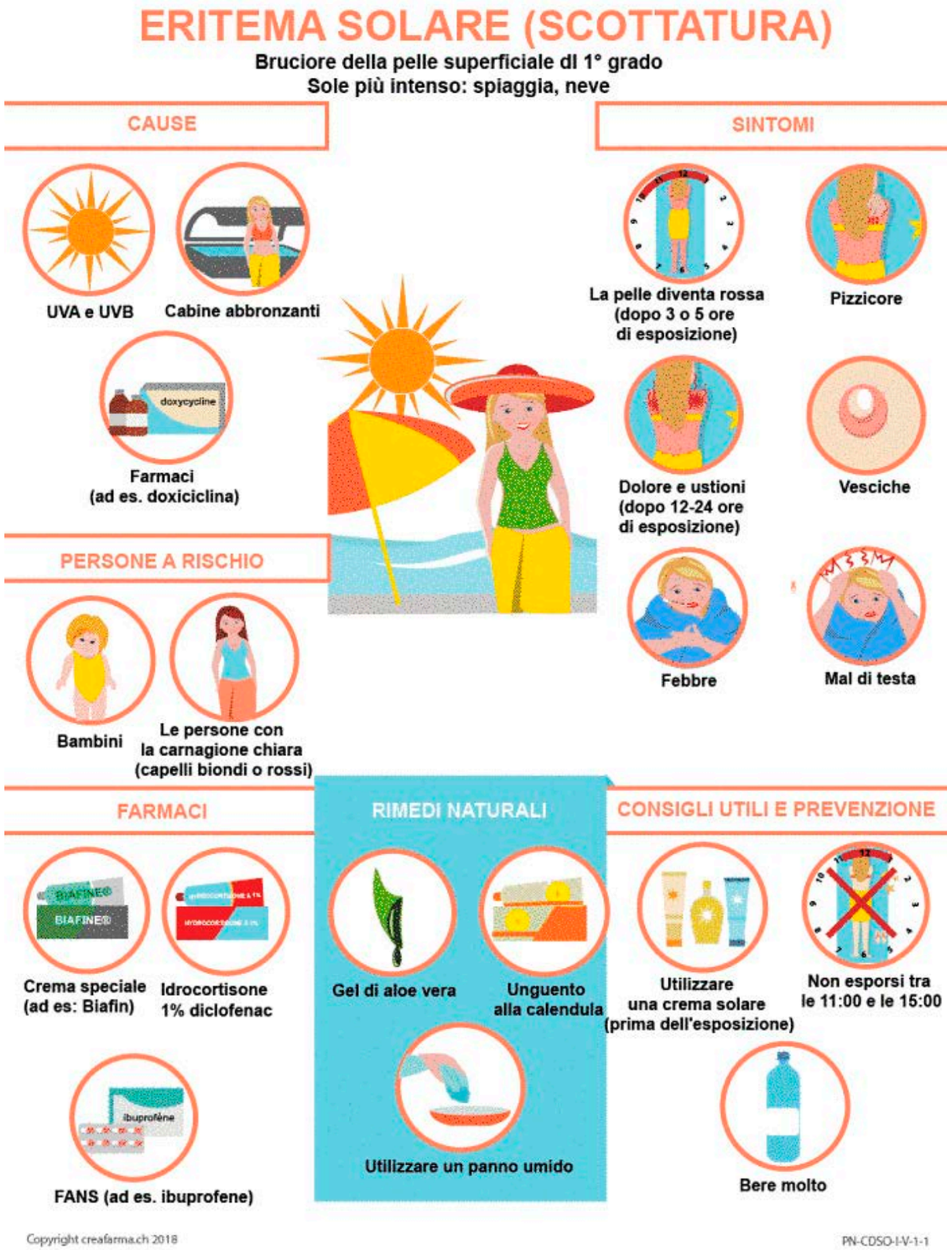
Il primo soccorso a bordo e come fronteggiare le evenienze più comuni

Il mare: una costante invariabile di tutte le nostre estati all'insegna del relax e dello stare bene insieme. Attenzione però! È un ambiente ricco di insidie, che possono mettere in difficoltà il bagnante o il navigante meno esperto e meno preparato ad affrontarle. In questo articolo esploreremo insieme i malesseri e gli incidenti più comuni che possono occorrere in barca e impareremo come prevenirli ed eventualmente come porvi rimedio nel modo più semplice ed efficace possibile.

Scottature ed eritema solare

Si sa, soprattutto dopo un intero anno trascorso a lavorare (presumibilmente) al chiuso, si arriva in barca con una gran voglia di abbronzarsi e di sfoggiare la tintarella duramente ottenuta nelle giornate estive. Quello che molti non sanno, tuttavia, è che l'abitudine di esporsi in modo non controllato alle radiazioni solari, specialmente sulla barca (complice la riflessione dei raggi solari sul manto acquoso circostante) può portare a problemi anche abbastanza importanti come scottature o veri e propri eritemi solari. La scottatura non è altro che un'irritazione cutanea localizzata che si associa ad un aumento della temperatura della pelle e a intenso prurito e dolore; se l'esposizione è più intensa e prolungata determina un eritema che può associarsi a bolle, vescicole e, se maggiormente prolungato, all'insorgenza di sintomi generali come febbre, nausea e vomito. Ricordiamo in questo caso che l'esposizione non controllata al sole predispone a patologie anche molto gravi come ad esempio il ***melanoma***, per cui è sempre consigliabile, specie se si ha una carnagione molto chiara, l'esposizione responsabile e protetta da creme solari certificate.

PER PREVENIRE LE SCOTTATURE È INDISPENSABILE UTILIZZARE CREME SOLARI CERTIFICATE



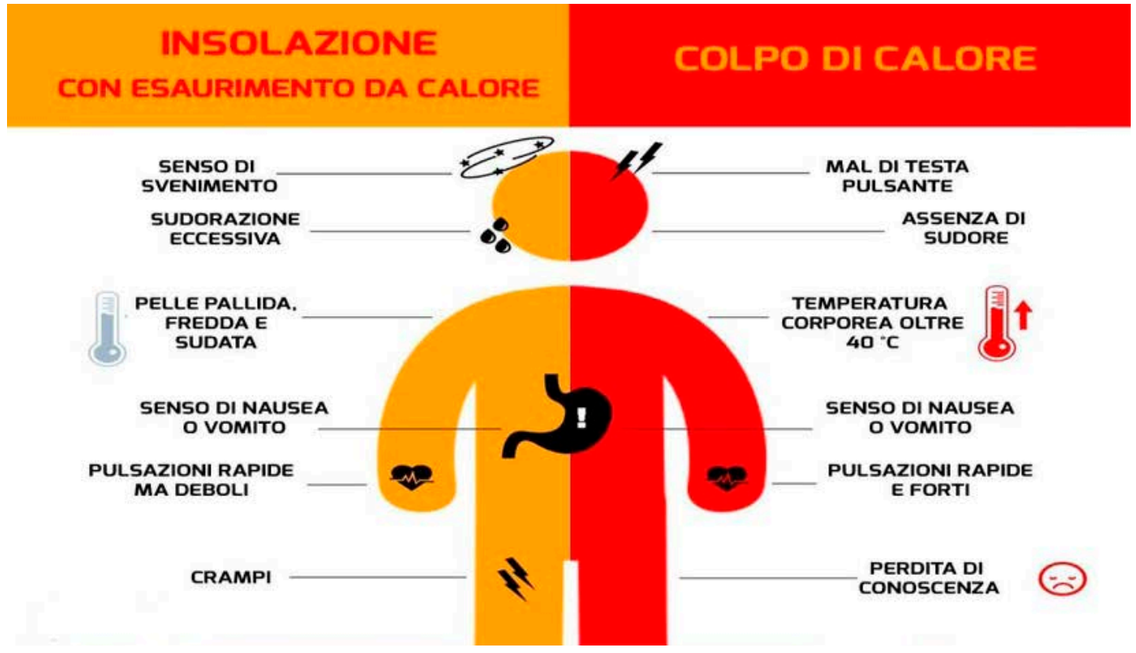
Come prevenire uno scenario del genere? L'utilizzo di creme solari applicate correttamente, specialmente alle aree più esposte alla radiazione solare (viso, spalle, torace) e il ripararsi sotto tendalini o attraverso i propri abiti nelle ore più calde (intorno a mezzogiorno e nel primissimo pomeriggio) sono degli efficacissimi alleati per prevenire l'insorgenza di questi fastidi. I rimedi ad un'eventuale scottatura sono ugualmente semplici: evitare totalmente l'esposizione solare fino alla guarigione della stessa e applicare, se necessario, creme idratanti a base di sostanze naturali come l'aloe vera; nel caso di eritema e insorgenza di bolle d'acqua è fondamentale non romperle o scoppiarle (per il rischio che si infettino) e fare una abbondante doccia fresca o tiepida (non fredda) per migliorare la circolazione nella zona infiammata. Ovviamente se insorgono sintomi più gravi sarà necessario rivolgersi ad un medico che saprà inquadrare e trattare al meglio il quadro in questione.

Colpo di sole, colpo di calore e disidratazione

Ccollegato all' azione abbronzante (e, come abbiamo appena visto, potenzialmente ustionante!) del Sole c'è anche il fattore calore che non va trascurato, specie nei mesi più caldi dell'anno, che sono quelli a cui stiamo andando incontro. Il colpo di calore (nello specifico, colpo di sole quando esso ne è la causa) insorge in seguito ad un aumento della temperatura corporea dovuto al troppo caldo. Perché si verifichi un evento del genere però è anche necessario che i tipici sistemi di regolazione della temperatura corporea (come ad esempio il sudore, che aiuta a raffreddare il nostro corpo quando siamo accaldati) vengano interrotti come in caso di scarso vento oppure di altissime temperature, spesso con una forte umidità. In questo caso il nostro corpo non è in grado di abbassare la temperatura ad un valore ottimale e possono arrivare alcuni sintomi anche potenzialmente pericolosi se non si interviene immediatamente: forti giramenti di testa, vomito, comportamenti anomali, fortissimo senso di sete e possibile perdita di coscienza. Questa situazione è ovviamente da prendere subito in considerazione, idratando lentamente il soggetto, facendogli bere piccoli sorsi di acqua alla volta (facendo attenzione a non fargli bere troppo rapidamente, rischierebbe di vomitare e aggravare lo stato di disidratazione), porlo all'ombra e al fresco, tamponarlo con un'asciugamani bagnato con acqua fredda o eventualmente imbevuto di alcool. Per prevenire questa situazione è fondamentale evitare di esporsi al caldo per periodi di tempo molto prolungati, specie nelle ore più calde e mantenersi idratati durante tutta la permanenza in un luogo particolarmente caldo.

Mal di mare:

Termine specifico per il generico termine medico cinetosi (che coinvolge anche il mal d'auto e il mal d'aria), il mal di mare può trasformare una piacevolissima gita in barca in un'avventura molto spiacevole. In parole semplici il sistema dell'equilibrio (detto sistema vestibolare), presente all'interno del nostro orecchio viene "ingannato" dal movimento continuo e irregolare tipico di una giornata di mare mosso e da stimoli contrastanti provenienti dai nostri occhi che ci fanno apparire in realtà fermi sul nostro veicolo.



QUANDO SOPRAGGIUNGE MAL DI MARE PUÒ AIUTARE IL SEDERSI AL LATO DELLA BARCA IN MOTO, APPROFITTANDO DELLA BREZZA FRESCA E DI POTER FISSARE LO SGUARDO IN UN PUNTO FISSO

Si tratta di un disturbo che non mette in pericolo la vita del malcapitato, ma che può essere estremamente debilitante: nausea, vomito, giramenti di testa, pallore e sudori freddi sono i sintomi principali che vengono riferiti da una persona che sta vivendo un attacco di mal di mare. Trattandosi di un disturbo dell'equilibrio una situazione del genere può capitare a tutti, forti o deboli di stomaco, per cui è fondamentale sapere come fronteggiare al meglio questa evenienza. Se si è predisposti a questa sintomatologia è utile prima di imbarcarsi assumere farmaci (opportunamente prescritti dal medico) per ridurre il tipico senso di nausea provocato da queste situazioni. Inoltre, sono in commercio alcuni braccialetti che simulano l'agopuntura cinese attraverso la pressione in un determinato punto del polso che sembrano conferire benefici in alcuni soggetti per cui può valer la pena tentare! Fattori che favoriscono l'insorgenza del mal di mare, oltre ovviamente ad un mare mosso che porterà alla causa scatenante della sintomatologia, sono la temperatura particolarmente elevata, una scarsa ventilazione e la presenza di rumori fastidiosi e ad alto volume. Per questa ragione, nel momento in cui una persona riferirà questi sintomi la cosa ideale è mettere la barca in moto (piuttosto che tenerla ancorata) e cercare aree di minor agitazione oppure rientrare nel porto. Così facendo la sensazione potrà migliorare in quanto ci si renderà conto di muoversi, verrà meno l'"inganno" sensoriale che ci fa apparire in movimento pur essendo fermi alla base della patologia, e una fresca brezza marina ci farà immediatamente sentire meglio! Altri trucchi per ridurre il senso di mal di mare sono sicuramente evitare di leggere o stare al cellulare e fissare un punto qualsiasi (un'altra barca, un oggetto, la costa…) senza distogliere lo sguardo. Alternativamente anche tenere gli occhi chiusi e fare degli ampi respiri con il naso possono aiutare a ridurre la sintomatologia.

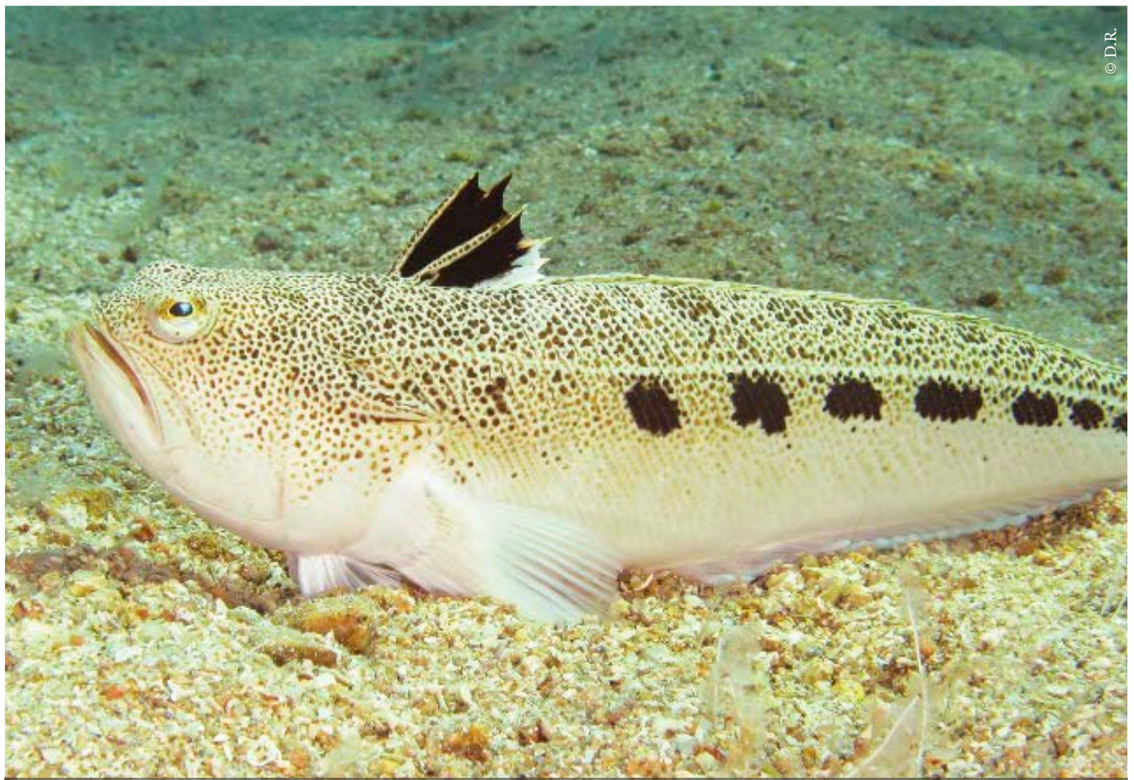
Morsi e punture

lo "scotto" da pagare per avere un mare pulitissimo è sicuramente quello di vederlo popolato da animali marini che possono attraverso morsi e punture causare delle ferite irritanti o, in casi più gravi, reazioni allergiche ai malcapitati bagnanti. La **medusa** è l'animale più comune che si rende responsabile di questi infortuni, di diverse taglie, colori, razze e specie, sono dotate di tentacoli in grado di rilasciare sostanze urticanti al contatto. Nella maggior parte dei casi il contatto con uno di questi tentacoli causerà una reazione orticarioide con intensissimo bruciore e prurito nella zona interessata, associata a piccoli pomfi e bollicine che persisteranno per alcune ore dallo sfortunato

MEDUSA "RHIZOSTOMA PULMO", UNA DELLE PIÙ COMUNI DA RICONOSCERE (ED EVITARE) NEI NOSTRI MARI

contatto. È importante specificare che le meduse non sono animali aggressivi, per cui i bagnanti tipicamente vengono in contatto con i loro tentacoli avvicinandosi troppo a questi animali e molto spesso venendo ingannati dalla percezione della distanza dalla medusa nell'acqua che può avere dei tentacoli lunghi fino a 10-20m per alcune specie! Ma cosa fare quando ci troviamo a che fare con una evenienza del genere? Oltre ad uscire immediatamente dall'acqua è utile sfruttare l'acqua salata circostante per lavare delicatamente e abbondantemente la zona interessata, per diluire le tossine ancora presenti sulla pelle; è da evitare l'acqua dolce perché ha maggior probabilità di rompere le piccole cisti velenose che vengono trasmesse dal tentacolo alla cute del bagnante. Dopo aver lavato accuratamente si può passare delicatamente una carta di plastica (es. carta di credito) o un coltello (non dalla parte della lama) per rimuovere qualunque altro residuo di medusa sulla parte corporea. TENERSI ALLA LARGA DAI RIMEDI DELLA NONNA! Urina, alcool, limone, aceto potrebbero avere ottimi effetti disinfettanti, ma hanno solo un'azione ulteriormente lesiva alla pelle già danneggiata dal veleno della medusa. Da evitare anche pomate a base di cortisone ed antistaminici perché inizierebbero a funzionare dopo circa 30 minuti, tempo oltre il quale una puntura di medusa non complicata sarà già risolta. Sono in commercio alcuni composti di cloruro di alluminio che riescono a dare un sollievo immediato al prurito e al bruciore che possono essere un'ottima aggiunta alla cassetta di pronto soccorso presente a bordo. Nel caso in cui il soggetto, allergico al veleno della medusa, dovesse iniziare ad avere problemi respiratori, un abbassamento della frequenza cardiaca e perdere coscienza sarà necessario recarsi immediatamente in ospedale perché a rischio di uno shock anafilattico che può mettere in serio pericolo la sua vita e la tempestività dell'intervento sarà in grado di salvargli la vita. Soggetti predisposti all'insorgenza di queste patologie dovrebbero essere dotati di speciali penne all'adrenalina che possono essere somministrate attraverso la puntura della parte laterale della coscia al sopraggiungere dei sintomi.

Le **tracine** (o pesci ragno) sono pesci molto velenosi che usano nascondersi al di sotto della sabbia, quindi sono animali da considerare in luoghi con fondali più bassi. Il veleno delle tracine porta a dolore intensissimo, gonfiore della zona interessata fino a formicolio diffuso



LA TRACINA HA SUL DORSO DELLE SPINE COLLEGATE AD UNA GHIANDOLA VELENIFERA E LA SUA PUNTURA PUÒ PROVOCARE UN DOLORE ESTREMAMENTE INTENSO

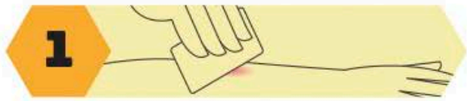
anche a livello di gran parte della gamba nel periodo di tempo immediatamente successivo alla puntura. A differenza delle meduse esiste un modo molto efficace per prevenire le punture degli aculei di questi animali, semplicemente avendo l'accortezza di indossare delle scarpe protettive quando si cammina in luoghi in cui è possibile toccare. Anche il trattamento rispetto al veleno della medusa differisce: in questo caso allo scopo di disattivare la tossina responsabile della sintomatologia è appropriato lavare la ferita con acqua più calda possibile ed eventualmente rimuovere con una pinzetta frammenti di aculeo rimasti bloccati all'interno della zona colpita. Se la sintomatologia dovesse persistere per più di 24 ore è buona norma contattare il proprio medico o andare in pronto soccorso perché una parte di aculeo potrebbe essere rimasta incastrata nell'area sottocutanea e potrebbe essere necessaria una piccola incisione per rimuoverla.

Api e vespe sono animali estremamente presenti in qualunque ambiente d'estate, ma eventuali punture sulla barca ci costringono a sapere esattamente cosa fare nell'immediato senza dover necessariamente rientrare nel porto per trattare il "malcapitato"! È possibile evitare la puntura adottando alcune precauzioni come coprire il cibo che non sta venendo mangiato, gettare i rifiuti ed evitare di agitarsi con le braccia per scacciare l'insetto, che potrebbe sentirsi attaccato e reagire pungendo. I sintomi della puntura sono di natura irritativa: dolore intenso per qualche minuto, rossore e prurito. Quel che è fondamentale è la rimozione del pungiglione in modo molto delicato, onde evitare l'ulteriore rilascio di veleno nel processo, preferibilmente tramite il raschiamento con una carta di credito, sicuramente meno traumatico di una pinzetta o delle dita che potrebbero rilasciare ulteriore veleno nella ferita. Dopo la rimozione del pungiglione è possibile applicare ghiaccio o alcuni stick appositi per la riduzione della sintomatologia urticante. Dopo aver effettuato tutte queste manovre aiuterà anche sollevare la parte interessata per favorire il deflusso del rimanente veleno. Ugualmente alle meduse è possibile che sia presente una grave allergia al veleno di questi insetti, in quel caso è fondamentale correre al pronto soccorso dopo aver utilizzato una penna all'adrenalina che ha con sé (oppure da tenere all'interno della nostra cassetta di pronto soccorso marino, di cui magari parleremo in un articolo in futuro).

COSA FARE DOPO UNA PUNTURA D'APE 3 SEMPLICI PASSI

Per la maggior parte delle persone, una puntura d'ape o di vespa provoca dolore, tumefazione, dolorabilità e arrossamento in corrispondenza della puntura.

Trattare questi sintomi a casa seguendo questi 3 passi



1 RIMUOVERE IL PUNGIGLIONE USANDO UN OGGETTO CON IL BORDO SMUSSATO

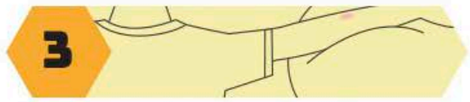
Raschiare delicatamente tutta l'area interessata con un oggetto con il bordo smussato, come una carta di credito o un coltello da burro.

Non usare pinzette, onde evitare di spremere la sacca del pungiglione contenente il veleno e peggiorare i sintomi.

2 APPLICARE UN IMPACCO FREDDO

Una volta rimosso il pungiglione, applicare un impacco freddo, come un impacco di ghiaccio, per contribuire ad alleviare il dolore.

Un antistaminico per via orale o applicato sotto forma di crema può contribuire ad alleviare la sensazione di prurito e la tumefazione.



3 SOLLEVARE L'AREA INTERESSATA

A seconda della sede della puntura, sollevare l'area interessata per contribuire a ridurre la tumefazione.

Questi sintomi possono durare da poche ore ad alcuni giorni.

RECARSI SUBITO IN PRONTO SOCCORSO SE

Si verifica una reazione più grave.

Questi sintomi comprendono:

- Sensazione di malessere, sensazione di formicolio e capogiro
- Prurito e orticaria generalizzati
- Tumefazione delle labbra e della lingua
- Sibilo e respirazione difficoltosa
- Collasso e perdita di coscienza

PREVENZIONE

Proteggersi dalle punture d'ape e di vespa evitando:

Api e vespe sono creature sociali e pungono gli esseri umani solo per proteggere il proprio alveare.

Se non infastidite, non daranno alcun fastidio!

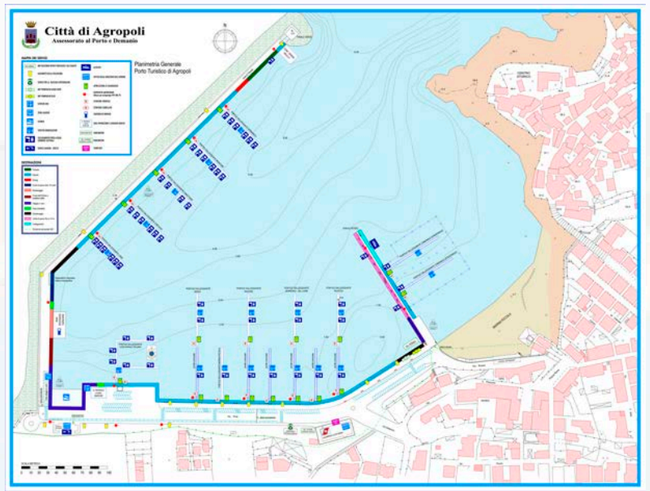
MANUALI MSD
msdmanuals.com/it

PER UNA GRAVE EMERGENZA SANITARIA A BORDO È POSSIBILERICEVERE ASSISTENZA TELEFONICA DAL CIRM, IL CENTRO INTERNAZIONALE RADIO MEDICO ATTIVO 24 ORE SU, CHIAMANDO AL NUMERO 0659290263

Terminiamo qui questa breve guida sul primo soccorso in barca. Per chiudere con un pensiero che va applicato a queste situazioni di gioia e spensieratezza, ma anche nella vita in generale: prendete tutto, anche il divertimento, con buon senso. La prevenzione batterà sempre la cura di qualunque infortunio o problema si possa presentare sulla nostra strada. Possiamo tamponare tagli con garze sterili, togliere con pinzette pungiglioni di ape oppure dare dell'acqua fresca a qualcuno che ha preso un colpo di sole, ma niente batterà una meravigliosa giornata di mare di cui tutti avranno un bellissimo ricordo perché è andato tutto per il verso giusto.

Ci teniamo inoltre a sottolineare che questi consigli sono un primo soccorso, quindi spesso comprendono soluzioni temporanee e provvisorie che richiedono un supporto medico al momento dell'approdo. Utilizzate tutti questi suggerimenti con il buon senso prima menzionato e se vi rendete conto che la situazione può essere grave non esitate a rivolgervi al pronto soccorso o a personale medico che potrà dare una mano fondamentale nella gestione della situazione e darvi anche una serenità maggiore sulla salute ritrovata! Buone vacanze a tutti!

LA SEZIONE LNI



Informazioni ai soci

La Segreteria è sita in Via Riviera - Porto di Agropoli - 84043 Agropoli
Telefono – fax: 0974.82.83.25 / email: agropoli@leganavale.it

La Sezione effettua servizio di Segreteria dal lunedì al sabato, esclusi i giorni festivi, dalle ore 9,00 alle ore 12,00 e il venerdì dalle ore 17,30 alle ore 20,30.
Il Presidente è a disposizione dei Soci il sabato dalle ore 10,00 alle ore 12,00.

I versamenti delle quote sociali e per il posto barca possono essere effettuati tramite il C/C postale nr. 16921843 intestato a L.N.I. Sezione di Agropoli, Via Riviera - Porto di Agropoli
oppure tramite bonifico bancario o postale alle seguenti coordinate:
- BCC dei Comuni Cilentani Ag. Agropoli
Coordinate IBAN IT 20 V 07066 76020 000000404547
- Poste Italiane
Coordinate IBAN IT 07 N 07601 15200 000016921843

Il porto di Agropoli è ubicato nella zona ovest della città, ricavato all'interno di un'insenatura che si apre immediatamente a Sud di Punta del Fortino ed è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci orientati rispettivamente per N e per NE e lungo 572 metri, da una banchina di riva lunga 327 metri, con ampio piazzale retrostante, e da un molo di sottoflutto orientato per NNW e lungo 160 metri. Anticamente era un piccolo approdo naturale, caratterizzato da un lungo riparo per le imbarcazioni, e un "Fortino", punto di ritrovo per i marinai del porto. Negli anni '60 è iniziato un graduale e costante sviluppo della struttura, che oggi rappresenta un punto di riferimento importante per lo sviluppo turistico e commerciale di tutto il Cilento.

INFORMAZIONI UTILI
Area riservata al diporto • Fari e Fanali: 2660 (E 1735) – faro a lampi bianchi, grp 2, periodo 6 sec. Portata 16 M, su Punta Fortino, a NW del paese; 2661 (E 1734.6) – fanale a lampi verdi, periodo 5 sec. Portata 5 M, sulla testata del molo di sopraflutto (mantenersi a non meno di 25 m dal fanale); 2661.2 (E 1734.8) – fanale a luce rossa, 2 vert. Portata 3 M . dalla testata del molo di sottoflutto • Venti: libeccio • Latitudine : 40°21',30 N • Longitudine : 14°59',00 E • Radio : Vhf canale 16 • Orario di accesso : continuo • Accesso : mantenere rigorosamente la propria dritta sia in entrata che in uscita dal porto e lasciare la rotta libera alle imbarcazioni in uscita dal porto; velocità massima 3 nodi. Giungendo da nord durante le ore notturne i fanali di entrata del porto vengono rilevati invertiti a causa del prolungamento del molo stesso l'accesso ai pontili collegati alla banchina di riva è consentito esclusivamente ad unità aventi pescaggio non superiore a 0,30 metri a causa dell'esistenza di numerose secche nel medesimo specchio acqueo.

PER CONTATTARE IL PORTO:
Ufficio Circondariale Marittimo di Agropoli
Via Porto n. 15 – 84043 Agropoli (SA)
Tel. 0974/825201 – Fax 0974/826810
E-mail: ucagropoli@mit.gov.it
Posta certificata; cp-agropoli@pec.mit.gov.it
Orari: dal lunedì al venerdì dalle 09:00 alle 12:00
Il martedì e giovedì dalle 15:00 alle 16:00
Numero di emergenza 1530
Fonte: Regione Campania / Demanio marittimo

PROGRAMMA ATTIVITA' DELLA SEZIONE

A causa delle restrizioni legate all'emergenza Covid-19 le attività della Sezione sono temporaneamente sospese. Riportiamo qui di seguito le manifestazioni che vengono regolarmente svolte durante l'Anno Sociale in regime di normalità, sperando di poterle riprendere al più presto possibile.

Manifestazioni sportive

- *Veleggiata della Befana*
- *Campionato Sociale Primaverile di Vela d'Altura "Costiera Cilentana"*
- *Veleggiata dell'amicizia "Pagaiando tra le vele"*
- *Trofeo A.I.L.L. Unitamente al Circolo Canottieri Agropoli*
- *Veleggiata delle due costiere*
- *Velalonga Agropolese "Trofeo Mario D'Avella"*
- *Vela d'autunno "Trofeo Nino Rainis"*
- *Tappa del campionato italiano Modelvela "Trofeo Biagio Manganelli"*
- *Gare di pesca:*
- *Corsi di avvicinamento alle tecniche di pesca sportiva*
  1) bolentino generico
  2) pesca a seppi e polpi
  3) traina costiera
  4) gara notturna
  5) bolentino tecnico
  6) bolentino ad occhiate
  7) bolentino a pagelli
  8) traina a calamari
  9) giornata divulgativa Sampei
- *Organizzazione regate F.I.V. eventualmente assegnate alla Sezione*
- *Gare di modellismo dinamico*

Manifestazioni socio-culturali-ambientali

- *Attività a carattere ambientale*
- *Collaborazione al progetto "La vacanza del sorriso"*
- *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*

Propaganda

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