

ACQUA MARINA

Numero 42

Solstizio d'Estate

21 giugno 2026

www.leganavaleagropoli.it

DRONI A VELA
LA NUOVA FRONTIERA DELLA NAVIGAZIONE

PLASTICA IN MARE
UN'EMERGENZA GLOBALE

SUBACQUEA
NUOVE NORME PER SICUREZZA E AMBIENTE

RACING RULES OF SAILING
LE NORME FONDAMENTALI IN REGATA

NAVE GARIBALDI
ADDIO ALLA STORICA PORTAEREI

IL RESPIRO DEL MEDITERRANEO
GAETA, SCUOLA DI VITA E DI PENSIERO

PICCOLI CAPITANI CRESCONO
I BAMBINI ALLA SCOPERTA DEL MARE



LA RICERCA
di Paolo Rocca Comite Mascambruno

DRONI A VELA

PAG. 4



LA REGATA
di Mario Eugenio Cicalese

RACING RULES

PAG. 24



L'AMBIENTE
di Emilio Avallone

PLASTICHE IN MARE

PAG. 12



L'ATTUALITÀ
di Francesco Saverio Caiazza

NAVE GARIBALDI

PAG. 30



LA LEGGE
di Gabriele De Filippo

NUOVE NORME SUB

PAG. 18



L'INIZIATIVA
di Giuliana Gelsomino

GAETA E IL MARE

PAG. 36

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

Crediti fotografici

J.J. Ortega: copertina
Saildrone: 2, 5, 10, 11,
Maahid Photos: 2
Alexis Courcoux: 3
Paolo Rocca Comite Mascambruno: 8-9
U.S. Naval Forces: 10
Tara Mediterranee: 2, 13-17
Sebastian Pena Lambarri: 18
Hossam Ashoor: 19
Serenitydiver-diving: 19
Carsten Ruthemann: 20-21
Joseph Northcutt: 22
Ezio Fonda: 25
P. Mariconti/CNSM: 26-27
North Sails: 28
Marina Militare: 31
Ministero della difesa: 32-33
Ansa: 34
Rob Gaston: 35
Giuliana Gelsomino: 37-41
Robert Hoffmann: 43
Renaud Confavreux: 43, 46
Stephen Andrews: 44-45

PICCOLI CAPITANI CRESCONO
DI NICOLA DI LORENZO

PAG. 42

LA SEZIONE LNI DI AGROPOLI

PAG. 48

Foto di copertina: © J.J. Ortega

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

Anno XI Numero 42

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

La scomparsa di Charlie Dalin, a soli 42 anni, lascia un vuoto incolmabile nel mondo della vela. Lo skipper e architetto navale francese ha incarnato l'essenza stessa del navigatore moderno: un perfetto connubio tra genialità tecnica, rigore ingegneristico e immenso coraggio umano. Dalin non era solo un atleta straordinario, capace di dominare gli oceani e la Vendée Globe, ma era una mente brillante che con le sue barche, come Apivia e Macif, progettava il futuro della navigazione oceanica. La sua battaglia più dura, affrontata con la stessa dignità e riservatezza con cui sfidava le tempeste dei Cinquanta Urlanti si è consumata lontano dai riflettori, contro un male implacabile. Con la sua scomparsa, la Francia e l'intera comunità internazionale perdono un punto di riferimento. Dalin apparteneva a quella rara stirpe di marinai che guardano al mare non come a un avversario da sconfiggere, ma come a un foglio bianco su cui disegnare rotte impossibili ma da percorrere, prima o poi. Buon vento, Charlie, e grazie per tutto!



© Alexis Courcoux



PAOLO ROCCA COMITE MASCAMBRUNO

DRONI A VELA

LA NUOVA FRONTIERA DELLA NAVIGAZIONE AUTONOMA TRA RICERCA, SICUREZZA E SOSTENIBILITÀ

Chiunque abbia passato una vita tra i pontili, magari proprio quelli del porto di Agropoli, conosce bene quel suono ritmico: il tintinnio delle drizze contro i mastri di alluminio quando il vento sale. È una melodia che appartiene alla tradizione, alla fatica fisica, al rito della navigazione che richiede mani callose e occhi costantemente puntati all'orizzonte. Eppure, proprio mentre la nostra cultura marinai resta ancorata a questi gesti millenari, il mare sta diventando il palcoscenico di una trasformazione tanto silenziosa quanto radicale. Accanto alle vele in dacron e agli scafi che conosciamo bene, iniziano a scivolare sull'acqua profili che sembrano arrivare da un futuro prossimo: i droni a vela. Non sono più curiosità da laboratorio o giocattoli per appassionati di robotica; sono strumenti di precisione che stanno cambiando il modo in cui l'umanità "legge" l'oceano.

L'anima antica del vento in un corpo di silicio

Il concetto di fondo ha una nobiltà antica: usare il vento, e solo quello, per spostarsi. È la stessa intuizione che spinse i primi navigatori a lasciare le coste, ma declinata con una tecnologia che oggi definiremmo "di frontiera". Ma cos'è, fisicamente, un drone a vela? A differenza delle nostre imbarcazioni, dove la vela è un lembo di tessuto flessibile che dobbiamo regolare a ogni refolo, questi droni utilizzano spesso ali rigide, profili aerodinamici simili ai flap di un aereo. Queste strutture non richiedono l'intervento umano per essere "cazzate" o "lasciate": un computer di bordo, un "cervello" alimentato da algoritmi di intelligenza artificiale, decide millisecondo dopo millisecondo l'angolo d'attacco

ideale per trasformare la pressione dell'aria in movimento. Questa è la vera rivoluzione. Non si tratta di una barca telecomandata, ma di un sistema autenticamente autonomo. Il drone non aspetta ordini via radio per ogni manovra. Una volta impostata la missione, esso "sente" il mare. Grazie a una suite di sensori che farebbe invidia alla plancia di un moderno cacciatorpediniere — GPS ad alta precisione, anemometri a ultrasuoni, accelerometri che misurano il beccheggio e il rollio — il drone sa esattamente dove si trova e come sta reagendo l'onda sotto di lui. È una danza solitaria che può durare mesi, sfidando tempeste oceaniche che metterebbero a dura prova qualsiasi equipaggio in carne e ossa.

Una maturità tecnologica nata dall'emergenza climatica

Se tra il 2018 e il 2020 questa tecnologia sembrava ancora acerba, i dati raccolti negli ultimi anni hanno dissipato ogni dubbio. Aziende pioniere come Saildrone Inc. hanno dimostrato che questi scafi, solitamente di un arancione brillante per essere visibili, possono circumnavigare l'Antartide o attraversare l'Atlantico raccogliendo dati che prima erano semplicemente inaccessibili. La NOAA (l'agenzia americana per l'atmosfera e gli oceani) ha iniziato a integrarli regolarmente nelle sue campagne di ricerca. Perché? Perché un drone a vela può restare fermo in una zona di mare per settimane, monitorando la nascita di un uragano, laddove una nave da ricerca costerebbe decine di migliaia di euro al giorno solo di carburante e logistica. Il drone a vela è, in sostanza, una "boa mobile".



© Saildrone

Mentre le boe tradizionali sono ancorate e vedono solo ciò che passa loro accanto, il drone esplora, setaccia la superficie, scende con i sensori nella colonna d'acqua e rimanda tutto a terra tramite un link satellitare costante. È un guardiano instancabile che non soffre il mal di mare e non ha bisogno di dormire.

Sostenibilità: il mare che osserva se stesso senza inquinarlo

C'è un paradosso nella ricerca oceanografica tradizionale: spesso usiamo grandi navi spinte da motori diesel per studiare il surriscaldamento globale o l'inquinamento dei mari. Il drone a vela spezza questo cortocircuito. La propulsione è eolica pura, mentre tutta la sofisticata elettronica di bordo — dai computer ai sensori chimici — è alimentata da pannelli solari integrati nello scafo e nella stessa ala rigida. È un sistema a zero emissioni che permette di studiare l'ambiente senza alterarlo.

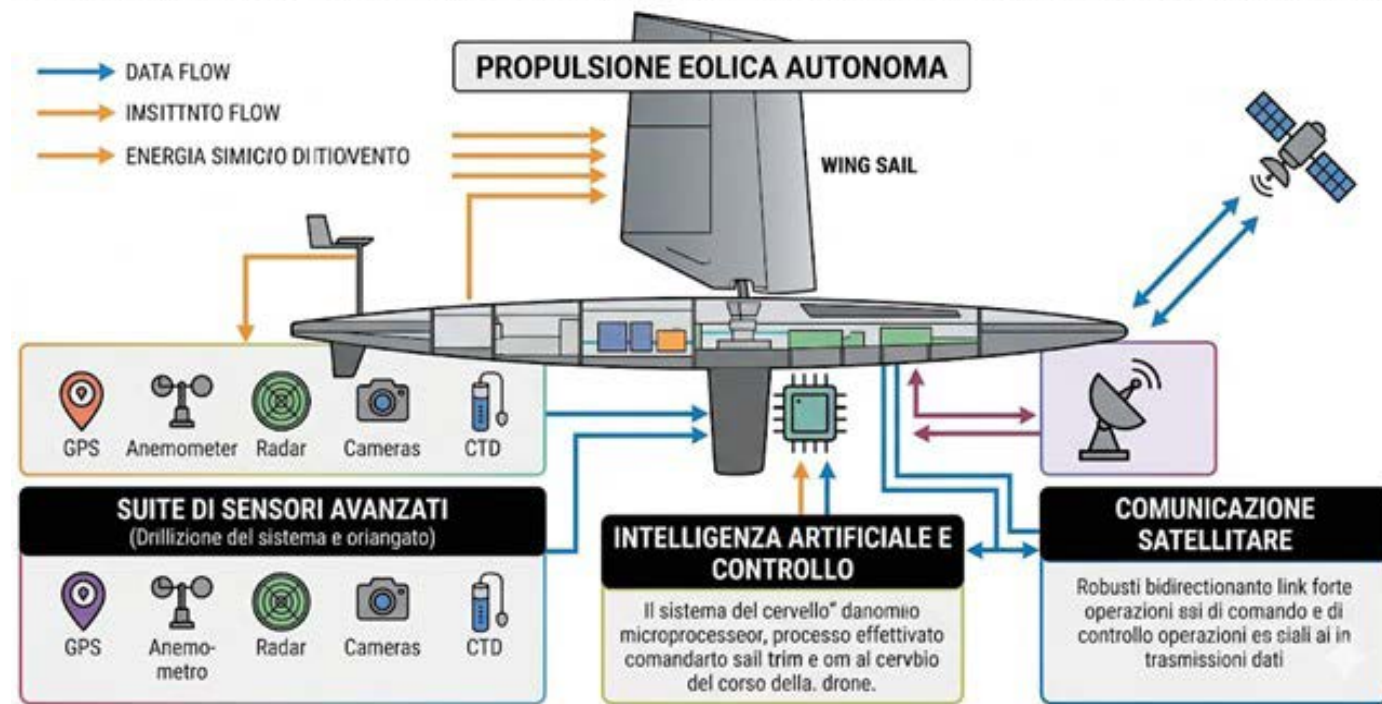
Le riviste scientifiche come Ocean Engineering hanno documentato come questi mezzi stiano diventando fondamentali per misurare l'acidificazione degli oceani, un processo invisibile ma letale per la biodiversità. Posizionando il sensore a pochi centimetri dalla superficie o calandolo in profondità, il drone registra i livelli di CO₂ con una precisione che i satelliti non possono ancora raggiungere. È, a tutti gli effetti, un'estensione dei sensi umani che arriva dove noi non potremmo restare a lungo.

Sicurezza e Geopolitica: i nuovi guardiani dei confini liquidi

Ma non c'è solo la scienza. In un mondo in cui le tensioni geopolitiche si spostano sempre più sul controllo delle rotte marittime e delle infrastrutture sottomarine, i droni a vela hanno trovato una nuova, strategica missione. Pensiamo al Mar Baltico o al nostro Mediterraneo: chilometri di gasdotti e cavi dati che corrono sul fondo.



INTEGRAZIONE SISTEMICA DRONE A VELA: VENTO, DATI, AUTONOMIA



L'ala rigida vs la vela tradizionale Perché i droni non usano vele in tela? Una vela tradizionale richiede una regolazione continua di scotte e drizze, ed è soggetta a usura rapida. L'ala rigida (un profilo alare simmetrico o asimmetrico in materiali compositi) è molto più robusta e può essere orientata da un singolo motore elettrico a basso consumo. Inoltre, in caso di venti catastrofici, alcune ali possono essere "messe a bandiera" o abbattute automaticamente, permettendo al drone di sopravvivere dove una barca normale disaltererebbe.

La "cartella clinica" del mare Cosa misura, nello specifico, un drone durante una missione nel Golfo di Salerno?

- **CTD (Conductivity, Temperature, Depth):** Per capire salinità e temperatura a diverse profondità.
- **Dissolved Oxygen:** Cruciale per la sopravvivenza dei pesci.
- **Fluorescenza:** Indica la concentrazione di clorofilla e quindi la salute del fitoplancton.
- **Idrofoni:** Microfoni subacquei per monitorare l'inquinamento acustico o il passaggio dei cetacei.
- **ADCP:** Misuratori di correnti acustici per mappare come si muovono le masse d'acqua sottocosta.

Monitorarli è un'impresa titanica. Qui, il drone a vela eccelle: la sua firma radar è minima, il rumore del motore è inesistente (poiché non c'è), e può pattugliare un'area per mesi segnalando anomalie, presenze sospette o attività di pesca illegale.

La NATO ha dedicato interi report agli "Autonomous Maritime Systems", riconoscendo che queste piattaforme sono "moltiplicatori di forza". Possono agire come sentinelle avanzate, identificando le cosiddette "dark ships" — navi che spengono i transponder per non essere tracciate — e inviando immagini in tempo reale alle autorità. È una sorveglianza discreta, persistente e incredibilmente economica se paragonata all'impiego di fregate o pattugliatori d'altura.

Il Mediterraneo e la sfida locale: Agropoli come laboratorio d'eccellenza

Caliamo ora questa visione globale nelle nostre acque. Il Golfo di Salerno e l'intera costa del Cilento non sono solo splendidi scenari da cartolina: sono ecosistemi fragili che richiedono una cura costante. Qui, la tecnologia dei droni a vela smette di essere un concetto astratto e diventa un'opportunità concreta per il territorio. Immaginiamo un drone che pattuglia le acque davanti a Punta Licosa o nell'area marina protetta di Santa Maria di Castellabate. Potrebbe monitorare in tempo reale la qualità dell'acqua durante i mesi estivi di massimo carico antropico, segnalando tempestivamente la presenza di sversamenti o fioriture algali anomale.

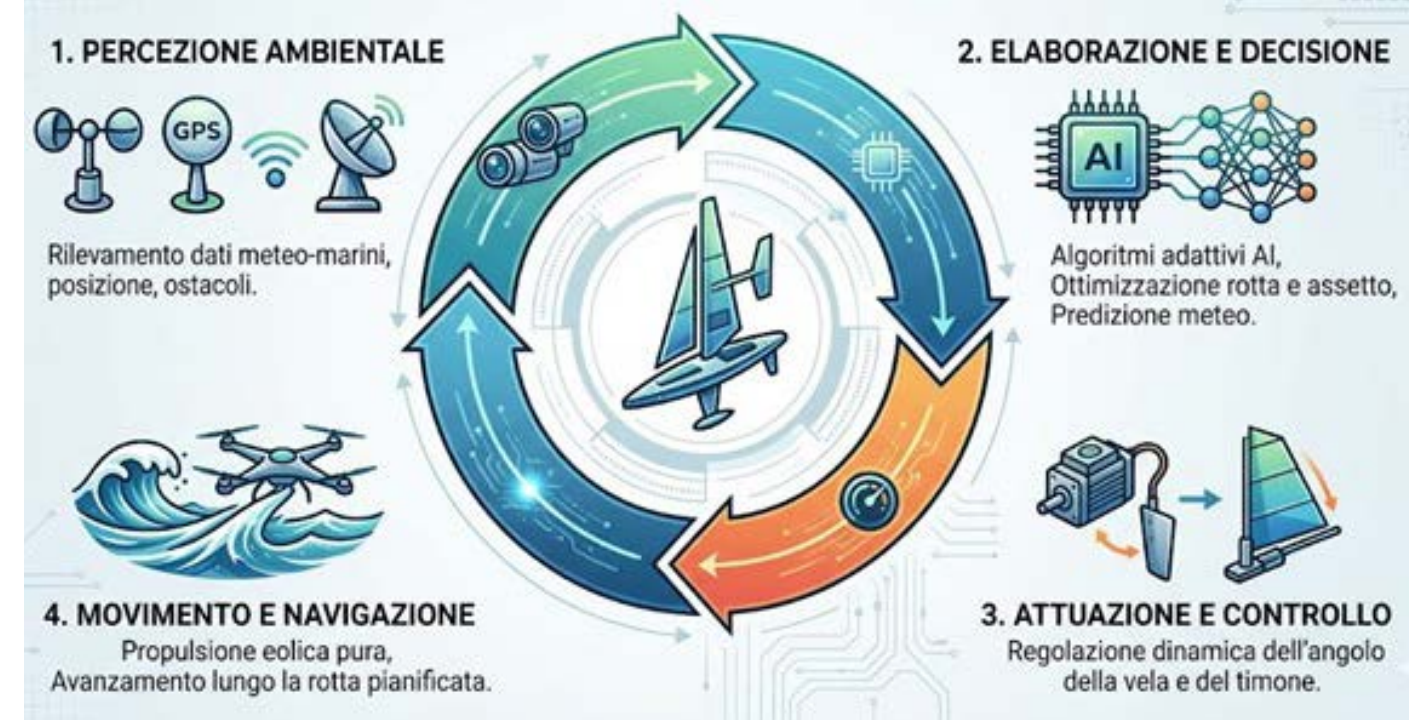
Per la Lega Navale Italiana di Agropoli, questa tecnologia rappresenta un ponte tra la tradizione della marineria cilentana e le professioni del futuro. Non si tratta di sostituire i marinai con i robot, ma di formare una nuova generazione di "marinai digitali" capaci di gestire queste flotte. La LNI, che ha nel suo DNA la protezione del mare e la diffusione della cultura nautica, potrebbe farsi promotrice di progetti pilota in collaborazione con le università campane. Il Cilento, con la sua biodiversità unica, è il terreno ideale per testare come i droni possano aiutare a preservare la posidonia o a tracciare le rotte delle specie migratorie.

Il futuro: reti interconnesse e intelligenza collettiva

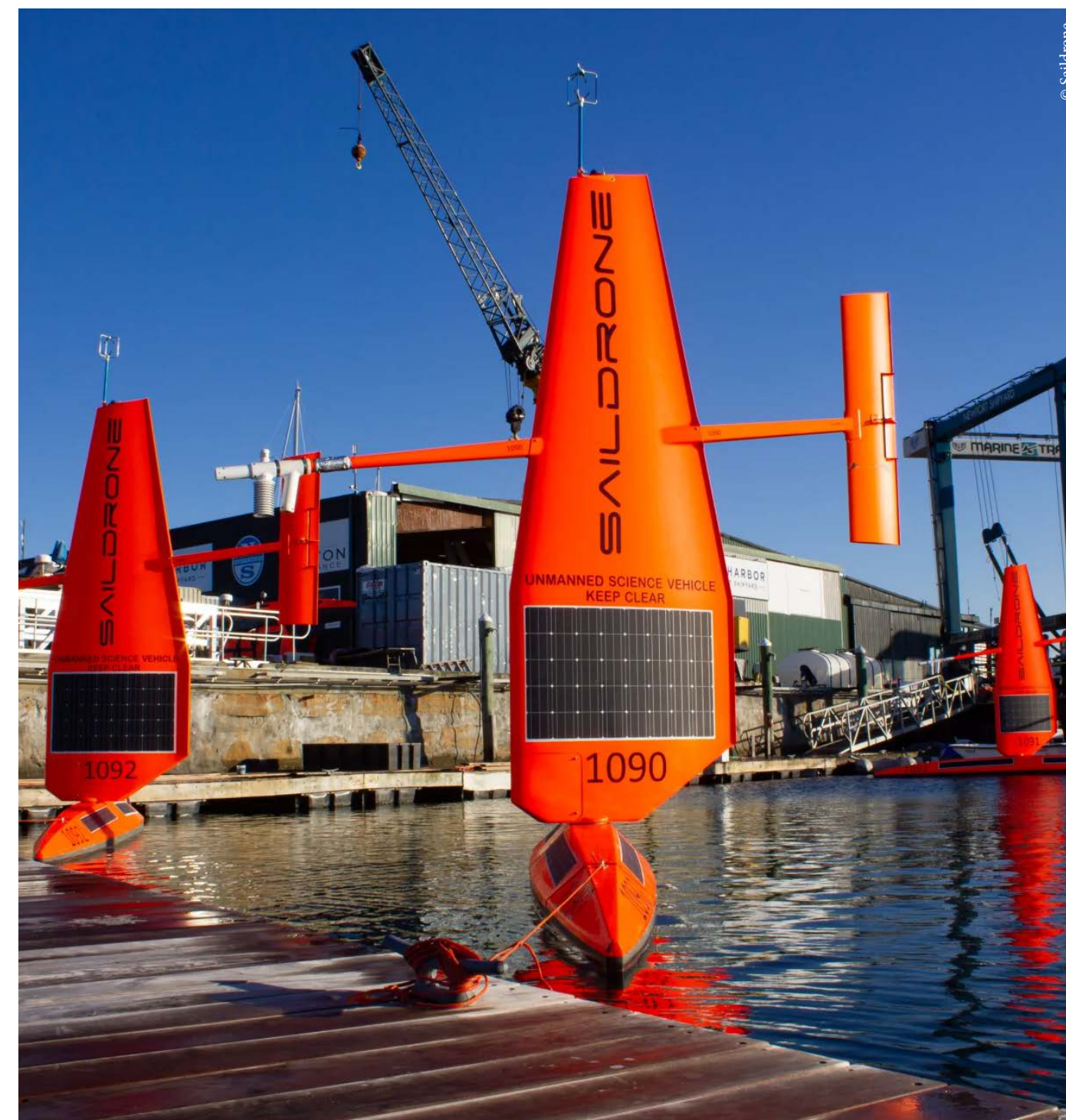
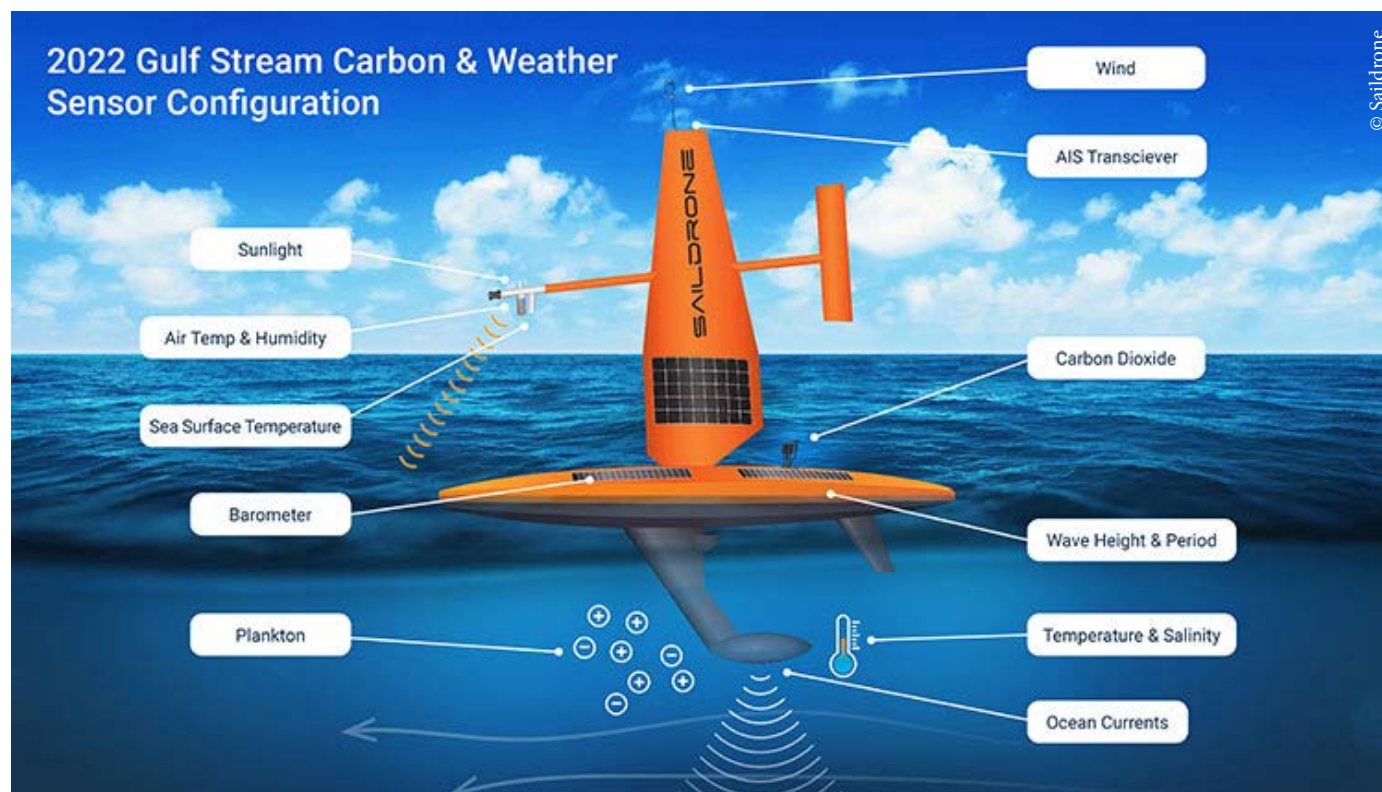
Cosa dobbiamo aspettarci nei prossimi dieci anni? Il concetto si sta evolvendo verso il cosiddetto "Mare Intelligente" (Smart Ocean). Non vedremo più un solo drone isolato, ma flotte coordinate che comunicano tra loro. Se un drone rileva una macchia di inquinamento, potrà "chiamare" i suoi compagni di flotta per delimitare l'area, mentre un satellite invia dati ad alta risoluzione e una boa subacquea analizza le correnti di profondità.

Nel settore commerciale, questi scafi autonomi potrebbero guidare le grandi navi cargo verso "corridoi di vento" ottimali, riducendo drasticamente il consumo di bunker oil. E in ambito di ricerca e soccorso (SAR)? Un drone a vela potrebbe essere inviato in una zona dove si è perso il segnale di un'imbarcazione, fungendo da ponte radio e utilizzando telecamere termiche per individuare naufraghi in condizioni di mare proibitive per i mezzi tradizionali.

CICLO OPERATIVO AUTONOMO DEL DRONE A VELA: DALLA PERCEZIONE ALL'AZIONE







Sfide aperte: etica, collisioni e pirateria digitale

Naturalmente, non tutto è semplice. Navigare in autonomia significa dover rispettare le COLREGs (le norme internazionali per prevenire gli abbordi in mare). Come si comporta un drone davanti a un peschereccio che sta calando le reti? Gli algoritmi di "avoidance" (evitamento ostacoli) sono in continuo miglioramento, ma la responsabilità legale rimane un tema scottante. E poi c'è il rischio della pirateria digitale: proteggere queste macchine da attacchi hacker che potrebbero dirottarle è la nuova frontiera della cybersecurity marittima. Inoltre, resta la sfida culturale. Molti vedono nel drone a vela una minaccia alla "poesia" della vela. Ma forse, la vera

poesia sta nel fatto che, mentre noi dormiamo, c'è un'ala d'arancio che scivola sulle onde del Cilento, alimentata dal sole e guidata dalle stelle e dal codice, per assicurarci che il mare che amiamo resti sano, sicuro e libero.

Conclusioni

I droni a vela sono il segno dei tempi: una sintesi perfetta tra l'energia più pulita del mondo e l'intelligenza artificiale più avanzata. Per realtà come la Lega Navale di Agropoli, guardare a queste innovazioni non significa tradire il passato, ma onorarlo, mettendo la tecnologia al servizio di quel mare che da secoli ci dà vita e identità. Il futuro della navigazione è già qui, e ha il profilo sottile di un'ala che sfida il vento in solitudine.



EMILIO AVALLONE

PLASTICA IN MARE, UN'EMERGENZA GLOBALE

CAUSE, EFFETTI E POSSIBILI SOLUZIONI PER PROTEGGERE GLI ECOSISTEMI MARINI

Negli ultimi decenni, l'inquinamento da plastica è diventato una delle emergenze ambientali più gravi a livello globale, con conseguenze particolarmente evidenti negli ecosistemi marini. La plastica, materiale economico, versatile e resistente, ha rivoluzionato la vita quotidiana, ma proprio la sua durata nel tempo rappresenta oggi una delle principali cause del suo impatto negativo sull'ambiente. Ogni anno, milioni di tonnellate di rifiuti plastici finiscono negli oceani. Questi provengono principalmente da attività terrestri: cattiva gestione dei rifiuti, dispersione accidentale, scarichi illegali e uso eccessivo di prodotti monouso. Fiumi e corsi d'acqua fungono da vettori, trasportando la plastica dalle città fino al mare. Una volta giunti negli oceani, questi materiali possono persistere per decenni, se non secoli, accumulandosi in enormi quantità. Uno degli aspetti più preoccupanti riguarda la frammentazione della plastica in microplastiche, particelle inferiori ai cinque millimetri. Queste sono difficili da individuare e impossibili da rimuovere completamente. Le microplastiche vengono ingerite da numerose specie marine, dai piccoli organismi planctonici fino ai pesci e ai mammiferi marini. Questo fenomeno non solo compromette la salute degli animali, ma entra anche nella catena alimentare, arrivando indirettamente all'uomo. Le conseguenze sull'ecosistema marino sono molteplici.

Gli animali possono rimanere intrappolati in reti e detriti plastici, subendo ferite o morte per soffocamento. Inoltre, l'ingestione di plastica può causare blocchi intestinali, malnutrizione e rilascio di sostanze tossiche nell'organismo. Le barriere coralline e altri habitat delicati vengono danneggiati dall'accumulo di rifiuti, con effetti a lungo termine sulla biodiversità. Un altro elemento critico è rappresentato dalle cosiddette "isole di plastica", grandi accumuli di rifiuti galleggianti formati dalle correnti oceaniche. Questi agglomerati testimoniano la portata globale del problema e la difficoltà nel gestirlo una volta che i rifiuti si sono dispersi in mare aperto.

Le cause dell'inquinamento da plastica sono strettamente legate ai modelli di produzione e consumo della società moderna. L'uso massiccio di plastica monouso, come bottiglie, sacchetti e imballaggi, contribuisce in modo significativo al problema. A ciò si aggiunge una gestione inefficiente dei rifiuti in molte aree del mondo, dove mancano infrastrutture adeguate per il riciclo e lo smaltimento. Per affrontare questa crisi è necessario un approccio integrato che coinvolga governi, industrie e cittadini. A livello politico, è fondamentale introdurre normative più restrittive sull'uso della plastica monouso e incentivare lo sviluppo di materiali alternativi biodegradabili.



Le aziende devono adottare modelli produttivi più sostenibili, riducendo gli imballaggi e favorendo il riciclo. Parallelamente, è importante investire in sistemi efficienti di raccolta e trattamento dei rifiuti. Anche il ruolo dei cittadini è cruciale. Piccoli gesti quotidiani, come evitare prodotti usa e getta, differenziare correttamente i rifiuti e partecipare a iniziative di pulizia ambientale, possono contribuire significativamente alla riduzione dell'inquinamento. Inoltre, la sensibilizzazione e l'educazione ambientale sono strumenti fondamentali per promuovere comportamenti più responsabili. Il problema della plastica nei mari rappresenta una sfida complessa che richiede interventi urgenti e coordinati.

La salvaguardia degli ecosistemi marini è essenziale non solo per la biodiversità, ma anche per il benessere umano. Solo attraverso un cambiamento concreto nelle abitudini di consumo e nelle politiche ambientali sarà possibile ridurre l'impatto della plastica e preservare gli oceani per le future generazioni. Un'attenzione particolare merita il Mar Mediterraneo, uno dei bacini più colpiti dall'inquinamento da plastica al mondo. Nonostante rappresenti una porzione relativamente piccola degli oceani globali, il Mediterraneo è caratterizzato da un'elevata densità di popolazione lungo le sue coste e da un intenso traffico marittimo e turistico, fattori che contribuiscono significativamente all'accumulo di rifiuti.







Una delle principali criticità del Mediterraneo è la sua conformazione geografica: si tratta infatti di un mare quasi chiuso, con un ricambio delle acque molto lento. Questo significa che i rifiuti plastici tendono a rimanere intrappolati per lunghi periodi, accumulandosi invece di disperdersi rapidamente. Le correnti marine, inoltre, favoriscono la concentrazione dei detriti in alcune aree, aggravando il problema.

Le fonti di inquinamento sono molteplici. Oltre ai rifiuti provenienti dalle città costiere, un ruolo importante è svolto dal turismo di massa, soprattutto durante i mesi estivi, quando la produzione di rifiuti aumenta notevolmente. Anche le attività di pesca contribuiscono, attraverso la dispersione di reti e attrezzature in plastica, che rappresentano un grave pericolo per la fauna marina.

Nel Mediterraneo si registra una presenza significativa di microplastiche, spesso in concentrazioni comparabili a quelle delle grandi aree oceaniche più inquinate. Queste particelle sono facilmente ingerite da pesci, molluschi e altri organismi marini, con conseguenze non solo

ecologiche ma anche sanitarie, considerando che molte di queste specie fanno parte della dieta umana.

Le conseguenze sull'ambiente sono particolarmente gravi a causa dell'elevata biodiversità del Mediterraneo, che ospita numerose specie uniche e habitat delicati. L'inquinamento da plastica minaccia direttamente questo equilibrio, mettendo a rischio la sopravvivenza di molte specie e alterando le catene alimentari.

Per contrastare il fenomeno, diversi Paesi che si affacciano sul Mediterraneo hanno avviato iniziative comuni, volte a ridurre l'uso della plastica e migliorare la gestione dei rifiuti. Tuttavia, la natura internazionale del bacino rende necessario un coordinamento ancora più efficace tra gli Stati, affinché le azioni intraprese siano realmente incisive.

In conclusione, il Mediterraneo rappresenta un caso emblematico della crisi globale legata alla plastica nei mari. La sua vulnerabilità richiede interventi urgenti e mirati, capaci di coniugare tutela ambientale, sviluppo sostenibile e responsabilità condivisa tra le nazioni e i cittadini.



GABRIELE DE FILIPPO

SUBACQUEA, NUOVE NORME PER SICUREZZA E AMBIENTE

LE REGOLE DELLA LEGGE 70/2026 TRA TUTELA E RESPONSABILITÀ

Con la legge n. 70/2026 si chiude il cerchio dell'aggiornamento normativo delle attività subacquee. E' iniziato nel 2024 per le attività di ricerca scientifica, stabilendo le modalità esecutive, la composizione delle squadre e i requisiti minimi di formazione ed esperienza per i ricercatori coinvolti. Poi, a gennaio di quest'anno, si è chiarito il ruolo dell'Operatore Tecnico Subacqueo, in particolare il suo ruolo nelle attività lavorative oltre i 42 m di profondità. Infine, con l'entrata in vigore della Legge 70/2026 è stata introdotta, per la prima volta, una cornice normativa organica dedicata alla subacquea a scopo ricreativo.

Innanzitutto, la legge riconosce l'attività subacquea ricreativa come uno strumento capace di promuovere la conoscenza del patrimonio naturale, biologico, archeologico e culturale sommerso, favorendo al contempo la destagionalizzazione dei flussi turistici. Inoltre, la norma definisce l'attività ricreativa e quella delle figure professionali dell'istruttore subacqueo, della guida subacquea e dei centri di immersione e addestramento, utilizzando le norme tecniche UNI EN ISO applicabili al settore e chiarendo le distinzioni con altre attività subacquee.



© Sebastian Pena Lambarri



© Hossam Ashoor



© Serenitydiver Diving







Ma è la sicurezza il tema su cui si focalizza l'impianto normativo che, in verità, non introduce niente di particolarmente nuovo rispetto ai comportamenti che ci insegnano a mantenere durante i corsi subacquei per il conseguimento dei brevetti. Ad esempio, viene sancito l'obbligo che le immersioni con autorespiratore siano effettuate da almeno due persone. Allo stesso modo, la legge conferma l'obbligo del pallone o della bandiera di segnalazione e impone alle unità nautiche il rispetto di una distanza minima di 100 metri dai segnali che identificano la presenza di subacquei in immersione.

Ulteriore attenzione viene rivolta alla conservazione degli ecosistemi acquatici e viene sancito il divieto all'asportazione, alla manipolazione o all'alimentazione della fauna e della flora marina. I subacquei, inoltre, sono tenuti ad adottare comportamenti conformi alle linee guida elaborate dagli enti competenti per ridurre al minimo l'impatto sugli habitat naturali e sulle specie protette. L'obiettivo è promuovere una cultura dell'immersione responsabile, nella quale la fruizione del mare sia compatibile con la sua conservazione.



RACING RULES OF SAILING

IL CODICE DELLA STRADA SUL MARE: STORIA, FILOSOFIA E NORME FONDAMENTALI

La nascita di un codice per il mare

Immaginatevi sul campo di regata agli albori della vela agonistica. Due barche si avvicinano a una boa, entrambi gli skipper convinti di avere la precedenza. Senza regole condivise, la situazione degenera in un litigio a voce alta, quando non in collisioni fisiche. È proprio per evitare questo scenario che nacquero, quasi due secoli fa, le prime norme codificate per le regate veliche. Le origini risalgono al 1867, quando il Royal Thames Yacht Club britannico redasse un primo insieme di regole scritte per disciplinare le proprie competizioni. Nel 1906, con la nascita dell'International Yacht Racing Union (IYRU) — l'attuale World Sailing — si avviò un processo di unificazione a livello internazionale, che portò nel 1948 alla prima edizione delle Yacht Racing Rules adottate su scala globale. Da allora le regole si sono evolute di pari passo con le imbarcazioni, le tecnologie e la cultura sportiva. Oggi, nella loro versione più recente (RRS 2025-2028), le Racing Rules of Sailing rappresentano un corpus normativo articolato in 91 regole, appendici e definizioni, di 177 pagine, tradotto in decine di lingue e applicato in ogni angolo del mondo, dalle derive olimpiche ai giganteschi maxi-yacht d'altura.

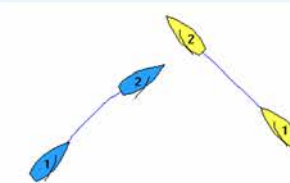
Perché le regole cambiano ogni quattro anni

Le RRS vengono riviste e aggiornate ogni quattro anni, in coincidenza con il ciclo olimpico. Non si tratta di un capriccio burocratico: la vela è uno sport in continua evoluzione, e il regolamento deve tenere il passo. I motivi principali degli aggiornamenti sono molteplici. Innanzitutto, l'innovazione tecnologica: l'avvento dei foiling, barche che volano letteralmente sull'acqua grazie ad "alettoni" portanti, ha introdotto scenari di incrocio impensabili fino a vent'anni fa, richiedendo nuove interpretazioni e, in alcuni casi, regole ad hoc. Inoltre, l'analisi degli incidenti e delle decisioni giuridiche porta a correggere le norme che si rivelano ambigue o insufficienti. L'aggiornamento 2025-2028 ne è un esempio lampante. Le modifiche sono mirate a ridurre le collisioni. La Regola 14 (Evitare il contatto) è stata estesa: ora la barca che ha la precedenza deve fare il possibile non solo per evitare di toccare l'altra barca, ma anche per evitare che due altre barche entrino in contatto tra loro. Un piccolo dettaglio nella scrittura, un grande passo per la sicurezza in flotta. Infine, c'è la dimensione sociale: le RRS devono riflettere i valori contemporanei dello sport, inclusi quelli legati alla sicurezza, alla parità di trattamento e alla sportività.

Regola 10

Il principio base: mura differenti

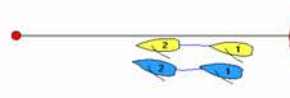
La regola più famosa: Quando due barche si incrociano su mure opposte, la barca con mura a sinistra (babordo) deve tenersi lontana da quella con mura a destra (dritta o tribordo). Ricordatelo sempre. *Esempio pratico:* bolinando verso la boa di bolina, una barca su mure a sinistra deve evitare quella su mure a dritta, anche se questo significa virare o poggiare.



Regola 11

Stessa mura — Sottovento cede a sopravvento

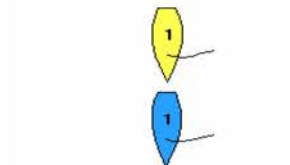
Quando due barche sono sulla stessa mura, quella sottovento ha la precedenza. La barca di sopravvento deve tenersi discosta da quella sottovento.



Regola 12

Stessa mura — Chi insegue cede a chi è davanti

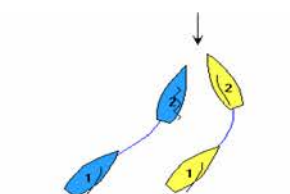
Sulla stessa mura e sulla stessa rotta approssimativa, la barca che insegue cede alla barca avanti. Questa regola è distinta dalla 11: scatta quando non c'è una relazione sopra/sottovento chiara. Esempio tipico: due barche in discesa con spinnaker, una direttamente dietro l'altra.



Regola 13

Nella virata, cedi il passo

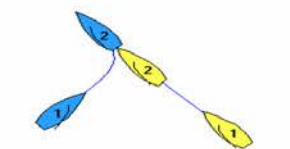
Una barca in virata — da quando inizia a prendere vento sull'altra mura fino a che non è in navigazione su una nuova mura — deve tenersi fuori dalle altre. Regola spesso mal applicata alle porte di bolina: il momento esatto in cui termina la virata è fonte di controversie, e i protesti su questa regola sono tra i più frequenti.



Regola 15

Acquisire il diritto di passaggio

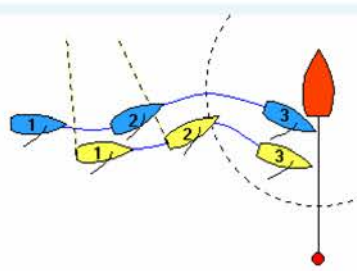
Quando una barca acquisisce il diritto di passaggio (es. dopo una virata), deve inizialmente dare all'altra barca il tempo di tenersi fuori. Non può acquisire il diritto e subito dopo richiedere spazio senza lasciar reagire l'avversario.



Regola 18

Spazio alla boa — La regola più complessa

Alla boa, la barca esterna deve dare spazio alla barca interna che ha la 'sovrapposizione' prima di entrare nella zona di due lunghezze dalla boa. Se la blu e la gialla si avvicinano alla boa con blu interna e sovrapposta, gialla (esterna) deve dare acqua a blu per girare la boa. **Attenzione:** la sovrapposizione deve esistere prima della zona delle 2 lunghezze. La regola 18 è quella che genera il maggior numero di reclami in assoluto.



Regola 14 modifica

I limiti del diritto di precedenza

Anche quando si ha diritto di rotta, **ogni barca deve fare il possibile per evitare un contatto**. Questo principio introduce una responsabilità condivisa: avere ragione non giustifica un incidente.





"Le RRS non sono solo un codice di precedenza: sono la grammatica della convivenza in acqua, che trasforma una competizione in uno sport equo e sicuro."

Come sono strutturate le RRS

Il testo è diviso in sette parti principali, precedute da un glossario di definizioni vincolanti — termine fondamentale, perché nelle RRS ogni parola in corsivo ha un significato tecnico preciso, spesso diverso da quello comune. Le parti coprono: principi fondamentali, prima di regata, in regata, altre regole, squalifiche, reclami e procedimento arbitrale, requisiti organizzativi.

A queste si aggiungono numerose appendici per situazioni specifiche: dal windsurf (Appendice B) al match race (Appendice C), dai kiteboard (Appendice F) alle penalità (Appendice P). Le Istruzioni di Regata (IR) degli organizzatori possono modificare alcune regole dell'appendice, ma mai le regole fondamentali della Parte 2.

La regola 2 e il principio di sportività

Spesso dimenticata, la Regola 2 è forse la più importante: ogni velista gareggia secondo i principi di sportività riconosciuti. In pratica, questo significa che un velista non può deliberatamente intralciare un avversario al di fuori delle tattiche lecite, né comportarsi in modo antisportivo anche quando formalmente non viola altre regole.

World Sailing può punire un velista per condotta antisportiva indipendentemente dalla violazione di norme specifiche.

Etica e fair play: il cuore della vela

Ciò che rende la vela unica rispetto a molti altri sport è il suo forte fondamento etico e l'autodisciplina.

Le RRS includono un principio fondamentale: quando una barca infrange una regola, deve auto-penalizzarsi (di solito con una penalità di 360° o 720°).

Non esiste un arbitro sempre presente in acqua: sono i velisti stessi a garantire il rispetto delle regole. Questo sistema si basa su fiducia, responsabilità e integrità personale.

Il fair play non è un concetto astratto, ma una pratica quotidiana:

- ammettere un errore senza attendere una protesta
- evitare comportamenti aggressivi o scorretti
- protestare non va inteso come atto ostile, ma come un invito a rispettare le regole
- rispettare avversari e ufficiali di regata
- accettare le decisioni della giuria

In un contesto competitivo, dove ogni metro può fare la differenza, mantenere questo spirito è una sfida tanto importante quanto vincere una regata.

Conoscere le regole: un vantaggio competitivo

Padroneggiare le RRS non è solo un obbligo per chi regata: è un vero vantaggio tattico.

Il velista che conosce le proprie precedenze può impostare manovre aggressive alla boa senza timori, proteggere la propria corsia in bolina, e difendersi in modo efficace dagli avversari che tentano di coprire. Al contrario, l'ignoranza delle regole espone a reclami evitabili e, nei casi peggiori, a incidenti.

Ma le Racing Rules of Sailing sono molto più di un regolamento: rappresentano l'equilibrio tra competizione e rispetto, tra tecnica e comportamento umano. La loro storia riflette l'evoluzione della vela stessa, mentre i continui aggiornamenti ne garantiscono l'attualità e l'efficacia. Conoscerle a fondo non significa solo evitare penalità, ma diventare velisti più consapevoli, capaci di interpretare ogni situazione con lucidità e correttezza.

In fondo, la vera vittoria in mare non è solo tagliare il traguardo per primi, ma farlo nel pieno rispetto delle regole e degli altri. Fonti: World Sailing – RRS 2025-2028 ed Ezio Fonda, che ringraziamo per averci concesso l'utilizzo delle sue illustrazioni.



NAVE GARIBALDI

ADDIO ALLA STORICA PORTAEREI, TRA STRATEGIA, COSTI E COOPERAZIONE INTERNAZIONALE

La nave Giuseppe Garibaldi, prima portaerei italiana e per oltre vent'anni ammiraglia della Marina Militare, si avvia verso una nuova vita sotto bandiera indonesiana. Costruita da Fincantieri e varata nel 1985, con i suoi 180 metri di lunghezza e oltre 13.000 tonnellate di dislocamento, la Garibaldi ha rappresentato per decenni uno dei simboli della capacità aeronavale nazionale, operando con elicotteri e, negli anni più intensi, con i velivoli AV 8B Harrier II, ed essendo impiegata in missioni nei Balcani, in Somalia, durante Enduring Freedom e nel 2011 in Libia.

Pur avendo ricevuto nel corso della sua carriera vari aggiornamenti, il suo progetto risale agli anni Ottanta e non consente più un'adeguata integrazione con gli standard tecnologici e operativi richiesti dalle moderne operazioni aeronavali, soprattutto dopo l'ingresso in servizio delle più evolute Cavour e Trieste che ne hanno progressivamente sostituito il ruolo centrale nella flotta italiana.

La sua cessione si inserisce all'interno di un quadro giuridico chiaro, previsto dalla normativa italiana: la legge consente il trasferimento all'estero di materiali d'armamento dichiarati obsoleti, ma tale operazione richiede il parere vincolante delle Commissioni parlamentari competenti, un passaggio obbligato riconosciuto anche nel dossier dello Stato Maggiore che accompagna il decreto governativo in

esame alle Camere. Il diritto interno – dalla legge 185/1990 agli articoli 310 e 311 del Codice dell'ordinamento militare – disciplina rigorosamente tali cessioni, come confermato anche da precedenti decreti legge che hanno autorizzato trasferimenti gratuiti di unità navali verso Paesi terzi quando ciò risultava coerente con l'interesse nazionale e con gli impegni internazionali dell'Italia.

In questo contesto, la scelta di cedere la Garibaldi si rivela anche economicamente razionale: mantenerla in riserva avrebbe comportato un costo di circa cinque milioni di euro l'anno, mentre lo smantellamento avrebbe richiesto un esborso stimato attorno ai diciannove milioni, cifre significativamente elevate per un'unità non più rispondente alle esigenze operative della Marina.

I costi di fine vita delle navi militari, del resto, sono notoriamente complessi e onerosi, come riconosciuto anche nei moderni principi contabili relativi agli oneri di smantellamento, che richiedono valutazioni accurate e spesso ingenti accantonamenti finanziari.

Oltre al beneficio economico immediato, l'Italia può ottenere da questa cessione un importante vantaggio strategico e industriale: il trasferimento della Garibaldi contribuisce infatti a rafforzare le relazioni con l'Indonesia, Paese cardine nello scacchiere indo pacifico e già rilevante cliente dell'industria navale italiana.







L'operazione si colloca in un quadro di cooperazione nel quale si prospettano ulteriori commesse a favore di aziende italiane come Fincantieri, Leonardo e Drass, che potrebbero riguardare sommergibili, aerei da addestramento M 346 e velivoli da pattugliamento marittimo per valori complessivi nell'ordine di centinaia di milioni di euro, come indicato nelle analisi e nei dossier esaminati dal Parlamento. In un Indo Pacifico segnato da crescente competizione strategica, questa scelta

promuove l'immagine dell'Italia come partner industriale credibile e rafforza la sua presenza in un'area di rilevanza crescente per rotte marittime, stabilità regionale e cooperazione navale. La Garibaldi, destinata a essere convertita in piattaforma per operazioni elicotteristiche e con droni, rappresenterà per Jakarta un salto di capacità e per l'Italia un veicolo di influenza e collaborazione, consentendo al contempo di valorizzare un asset altrimenti destinato a costi improduttivi.



Non mancano precedenti che mostrano come la ismissione di mezzi militari possa generare valore invece di produrre oneri: il Ministero della Difesa e l'Agenzia Industrie Difesa hanno infatti più volte avviato procedure di vendita o cessione di mezzi dismessi, dalle unità navali a vari tipi di veicoli, attraverso aste e trasferimenti regolati, dimostrando che una corretta gestione del fine vita degli asset militari può trasformare un costo in un'opportunità strategica o economica. La cessione della

Garibaldi, dunque, non è solo la conclusione della storia di una nave, ma un atto di realismo strategico: l'Italia evita costi significativi, sostiene la propria industria, rafforza un partenariato internazionale rilevante e accompagna un'unità storica verso un impiego ancora utile sotto una nuova bandiera. In questo modo, un simbolo della nostra Marina continua a navigare, trasformando il proprio tramonto operativo in una risorsa per il presente e per il futuro della politica marittima nazionale.



GIULIANA GELSOMINO

IL RESPIRO DEL MEDITERRANEO

GAETA, DOVE IL MARE DIVENTA SCUOLA DI VITA E DI PENSIERO

Tra le banchine del Golfo, la Giornata Nazionale del Mare celebra il legame indissolubile tra uomo e orizzonte, unendo la grande macchina organizzativa di Scuola Futura e le antiche tradizioni marinare.

A Gaeta ci sono luoghi in cui la pietra, la storia e l'acqua si fondono in un'unica identità.

Tra l'abbraccio imponente del Castello Angioino-Aragonese e le banchine animate del Porto Antico, Gaeta ha riaffermato la sua vocazione profonda in occasione della Giornata Nazionale del Mare e della Cultura Marinara. Il Golfo è diventato il palcoscenico di un incontro straordinario che ha visto confluire oltre tremila studenti da tutta Italia.

Merito di una imponente macchina organizzativa legata a Scuola Futura, il campus itinerante del Ministero dell'Istruzione e del Merito che ha scelto il mare non semplicemente come sfondo, ma come custode di memoria, maestro di vita e spazio di pensiero aperto sul futuro.

Il mare, in fondo, non è mai un semplice elemento geografico; è un ecosistema concettuale, un crocevia di civiltà e un formidabile motore antropologico. Attraverso la sinergia tra le istituzioni scolastiche e la comunità marittima, la manifestazione ha voluto esplorare questa complessità attraverso cinque pilastri fondamentali, capaci di tradurre la filosofia marittima in esperienza vissuta dagli studenti degli istituti nautici.

I Sensi del Mare: Un'esplorazione del legame tra mare e nutrimento, partendo dalla cucina autentica del marinaio e dai ritmi della pesca, per culminare nel racconto identitario della vita di bordo attraverso la sua gastronomia.

Le Rotte del Mare: Una riflessione sulla geografia marittima in cui porti, isole e approdi smettono di essere semplici punti su una mappa e diventano spazi di conoscenza e di scambio, portando alla tracciatura di nuove carte contemporanee.

I Segni del Mare: Un viaggio performativo nella gestualità della cantieristica e della navigazione, dove la sapienza manuale e l'esperienza umana si sono tradotte in un "Atlante dei gesti", fatto di ritmo, suono e movimento. I Giochi del Mare: La spiaggia e l'acqua vissute come spazi di armonia motoria e rispetto ambientale, dove l'attività fisica ha incontrato la tecnologia digitale per monitorare la salute delle coste.

Il Sapere del Mare: Un momento di alta co-progettazione tra docenti, volto a tradurre l'ecosistema marino in una grande leva di consapevolezza civica e culturale da portare poi tra i banchi. Il dinamismo di Scuola Futura si è espresso anche nella "bolla delle eccellenze", un padiglione in cui i diversi istituti hanno messo in mostra le proprie expertise: tra il ronzio delle stampanti 3D intente a produrre prototipi marini, lo studio di complesse carte nautiche e la robotica applicata, il porto è diventato un laboratorio del "fare" condiviso.



© Giuliana Gelsomino



© Giuliana Gelsomino





A completare questo scenario, l'esperienza viscerale di salire a bordo di Nave Dattilo, l'unità della Guardia Costiera simbolo di salvaguardia, e lo spettacolo delle simulazioni di salvataggio in mare aperto: momenti in cui la tecnica si mette al servizio della vita e del rispetto per l'immenso patrimonio marino.

Animare l'elemento: la "bolla mare" e l'arte di tramandare la passione.

Se le grandi navi e i laboratori dei nautici hanno tracciato le rotte dei ragazzi più grandi, il compito più affascinante, e forse più intimo, è stato quello di accendere la scintilla della cultura marinara nei cittadini di domani, i bambini e le bambine della scuola primaria. Partecipare in prima persona a questo evento all'interno della "bolla mare", collaborando con i colleghi dell'Équipe Formativa Territoriale, ha significato proprio questo: trasformare la filosofia del mare in gesti, meraviglia e scoperta tecnologica.

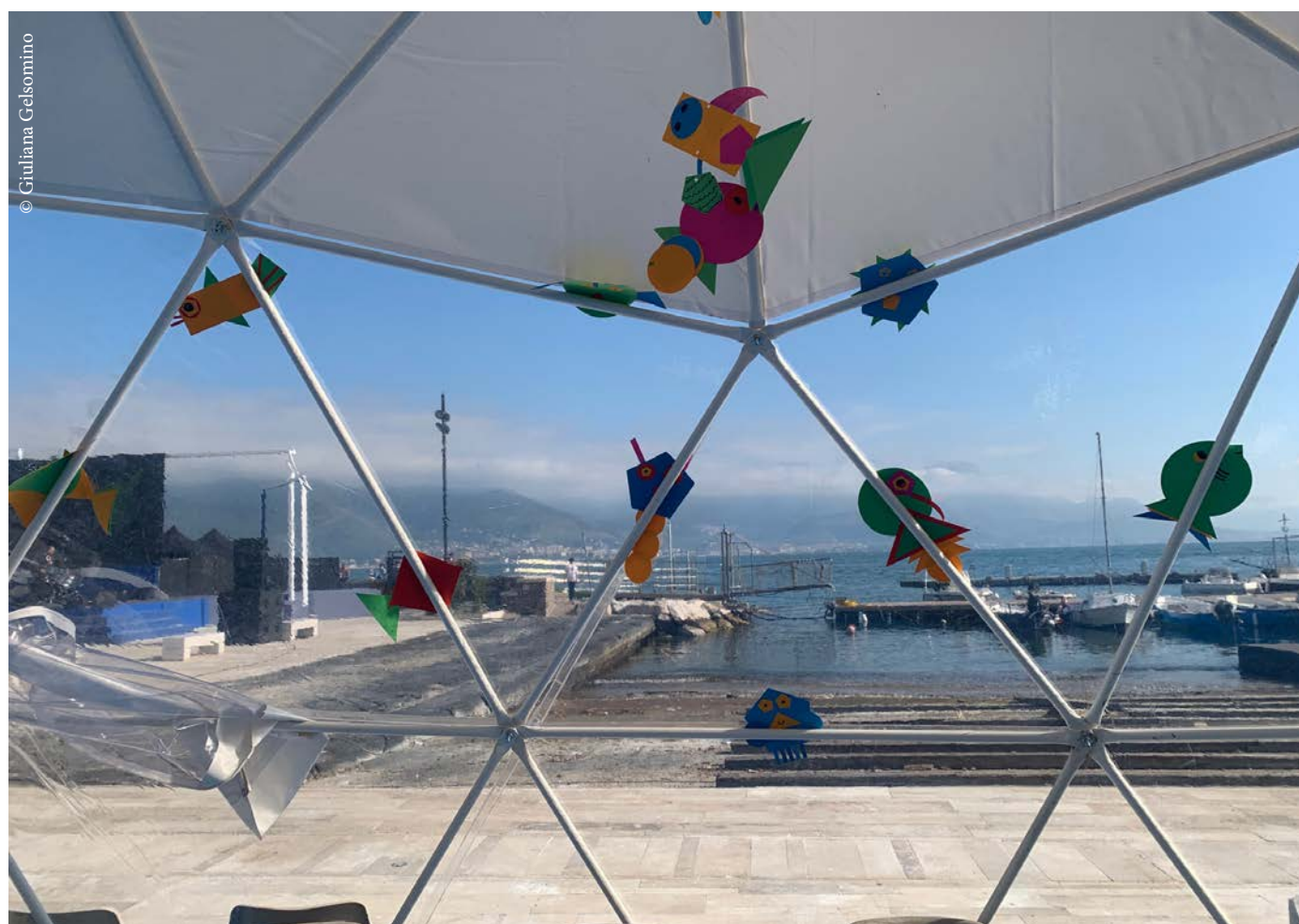
Nella nostra area, il mare è diventato un racconto a più dimensioni, capace di parlare contemporaneamente ai sensi e all'intelletto dei più piccoli attraverso percorsi di pura suggestione. Il viaggio è iniziato dal gesto più antico e simbolico della marineria: l'arte dei nodi.

Insegnare l'intreccio delle cime, mostrando la logica geometrica e la sicurezza del "dormiente" e del "corrente", non è stato un semplice esercizio manuale. Il nodo, nella filosofia marina, è legame, responsabilità, comprensione della tensione e rispetto per la cima che ti unisce all'approdo.

Da qui, il passo verso la fisica dell'acqua è stato naturale con le esperienze sul galleggiamento, un invito a comprendere come l'equilibrio e le leggi della natura permettano all'uomo di abitare l'onda senza esserne sopraffatto.

Il legame tra tradizione e futuro si è poi concretizzato nell'incontro tra l'immaginazione e la tecnologia digitale.





Attraverso il disegno di pesci geometrici, i bambini hanno esplorato le forme della natura, forme che l'Intelligenza Artificiale ha poi animato in un grande oceano virtuale. Vedere quelle creature geometriche prendere vita e nuotare nello schermo è stato come assistere alla genesi di un nuovo modo di guardare all'ambiente: l'innovazione che si fa custode della bellezza biologica. Infine, abbiamo voluto dare corpo al movimento stesso dell'acqua: con un laboratorio espressivo e motorio, i piccoli hanno fatto fluttuare grandi tessuti per ricreare il moto ondoso, percependo con il proprio corpo il ritmo primordiale, la fluidità e la forza del mare. Quello che resta, quando il vento cala. A distanza di due mesi da quelle giornate intense nel Golfo di Gaeta, quando i padiglioni di Scuola Futura sono ormai smontati e il porto è tornato alla sua quotidiana quiete operosa, resta la parte più preziosa di questa esperienza.

La cultura marinara non si esaurisce nell'arco di un evento; si sedimenta, proprio come i sedimenti che il mare deposita sulle coste, trasformando il paesaggio interiore dei partecipanti e delle partecipanti. I nodi stretti dalle mani dei bambini e delle bambine, le geometrie marine animate dall'algoritmo e il ritmo delle onde vissuto attraverso i tessuti continuano a vivere nella loro memoria e nell'attività quotidiana delle scuole coinvolte. La vera sfida di giornate come questa non è solo mostrare la bellezza dell'orizzonte, ma tramandare, attraverso la passione e l'entusiasmo, quella "scienza del guardare il mare" che da sempre definisce chi lo ama: la consapevolezza che ogni onda superata è una conoscenza acquisita e che il mare, prima di essere una distesa d'acqua, è un grande maestro di libertà e di rispetto.



NICOLA DI LORENZO

PICCOLI CAPITANI CRESCONO

ALLA SCOPERTA DEL MARE IN BARCA E COL RISPETTO NEL CUORE

Navigare non è solo una vacanza, ma una scuola di vita che insegna ai bambini l'amore per l'ambiente, la responsabilità e la libertà, trasformandoli nei futuri custodi del nostro ecosistema blu. Il mare è una distesa infinita di avventure, un immenso blu che affascina i bambini fin dal primo sguardo. Ma cosa succede quando si lascia la spiaggia per salire a bordo? La vita in barca, sia a vela che a motore, rappresenta un'opportunità straordinaria per avvicinare i più piccoli

al mare, non solo come luogo di divertimento, ma come una "casa" da proteggere e rispettare.

La barca diventa così un laboratorio di apprendimento all'aperto, dove i bambini possono esplorare, scoprire e imparare in modo pratico e divertente. Sotto la guida di esperti, i piccoli diportisti imparano a navigare, a gestire le attrezzature e a prendersi cura dell'imbarcazione. Ma soprattutto, imparano a rispettare il mare e gli esseri viventi che lo abitano.



© Renaud Confavreux



© Robert Hoffmann





La barca come scuola di libertà e rispetto

Vivere il mare in barca insegna la pazienza e l'osservazione. I bambini imparano a leggere il vento, riconoscere le stelle, conoscere i pesci e capire che le risorse come l'acqua dolce sono preziose e limitate. Diventano così consapevoli che ogni piccola azione a bordo ha un impatto sull'ambiente circostante. La barca diventa un luogo di crescita e di formazione, dove i bambini possono sviluppare abilità importanti come la responsabilità, la cooperazione e la gestione dello stress.

I bambini imparano anche a lavorare in squadra, a condividere le responsabilità e a prendere decisioni insieme. Queste sono abilità fondamentali per la vita, che li aiuteranno a crescere come persone responsabili e consapevoli.

Piccoli diportisti, grandi Custodi

Ecco alcune pillole educative per trasformare i piccoli passeggeri in guardiani del mare:

- rispetta gli abitanti del mare: Non disturbare pesci e creature marine; il mare è casa loro.

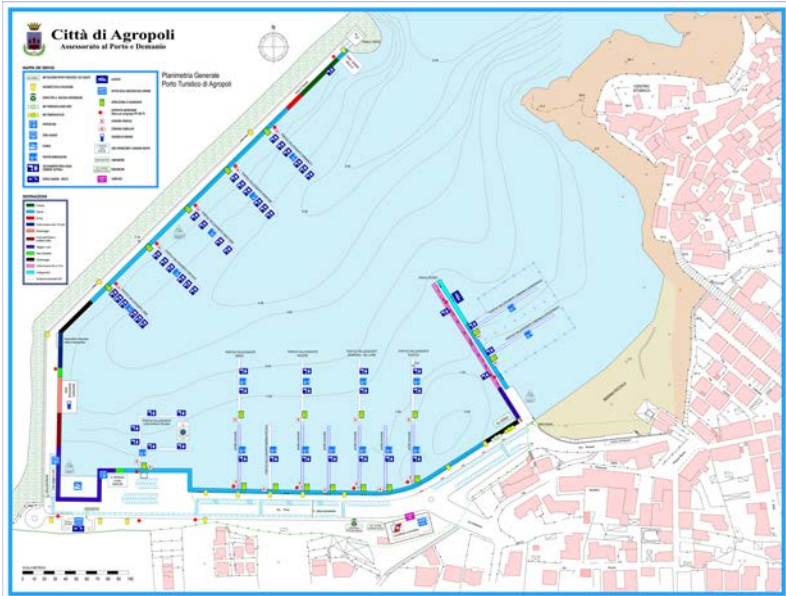
- zero Rifiuti: Impara a riciclare e non gettare mai nulla in acqua, nemmeno il più piccolo pezzetto di plastica.
- la regola del "non lasciare traccia": Dopo una sosta in rada, il luogo deve essere più pulito di come lo si è trovato.
- amiamo il vento: Se si naviga a vela, si impara a sfruttare l'energia pulita, educando alla sostenibilità.

Queste semplici regole possono fare una grande differenza nella protezione del nostro pianeta. Insegnare ai bambini a rispettare il mare e l'ambiente è un investimento per il futuro del nostro pianeta.

Un'esperienza per crescere

Oltre all'educazione ambientale, la vita in barca offre benefici fisici, come l'aria ricca di sali minerali che stimola il sistema immunitario. Insegnare ai bambini a navigare responsabilmente non è solo un atto di amore verso la natura, ma un regalo per il loro futuro, creando un legame indissolubile con il mare basato su rispetto, amore e sicurezza.

Navigare sostenibile è possibile, e inizia dai più piccoli!



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

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
22/03/2026	Bolentino a pagelli	Gara di pesca	Agropoli
3-6/04/2026	II Coppa Italia 420 con Nazionale 470 I Ranking List	Regata 420-470	Agropoli
12/04/2026	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
19/04/2026	Bolentino a pagelli	Gara di pesca	Agropoli
26/04/2026	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
1/05/2026	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	S. Maria di Castellabate Trofeo Dott. F. Piccirillo
3/05/2026	Campionato Primavera Costiera Cilentana	Regata altura	Agropoli
10/05/2026	Campionato Primavera Costiera Cilentana (recupero)	Regata altura	Agropoli
17/05/2026	Bolentino a pagelli	Gara di pesca	Agropoli
7/06/2026	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
13-14/06/2026	Regata delle due costiere	Regata altura	Agropoli-Li Galli-Agropoli
21/06/2026	Bolentino generico	Gara di pesca	Agropoli
28/06/2026	Bolentino generico (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
30/08/2026	Velalonga Agropolese	Regata altura	Agropoli
6/09/2026	Traina	Gara di pesca	Agropoli
12-13/09/2026	Regata Nazionale J24	Regata altura	Agropoli
20/09/2026	Traina	Gara di pesca	Agropoli
27/09/2026	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
4/10/2026	Traina	Gara di pesca	Agropoli
11/10/2026	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
18/10/2026	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
25/10/2026	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis"	Regata altura	Agropoli
8/11/2026	Seppie e polpi	Gara di pesca	Agropoli
15/11/2026	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis" Trofeo "F. Barra"	Regata altura	Agropoli
22/11/2026	Seppie e polpi (recupero)	Gara di pesca	Agropoli
29/11/2026	Trofeo Vela d'autunno "Nino Rainis" (recupero)	Regata altura	Agropoli

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



