

30NODI

MARINA, CHARTER, EVENTS AND MARITIME SERVICES

2,00 €



STABIA MAIN PORT, MARINA FOR MEGAYACHTS



14 NOVEMBRE
2021



PIAZZA
DEL PLEBISCITO

NEAPOLIS MARATHON



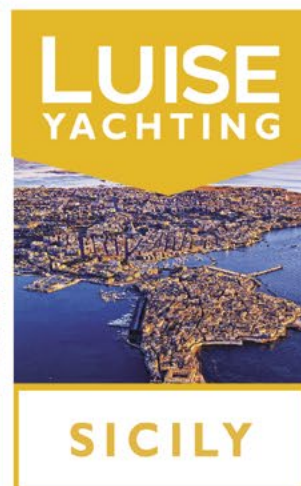
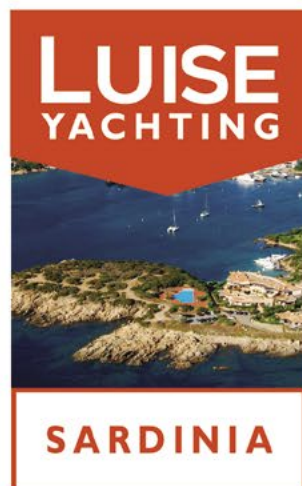
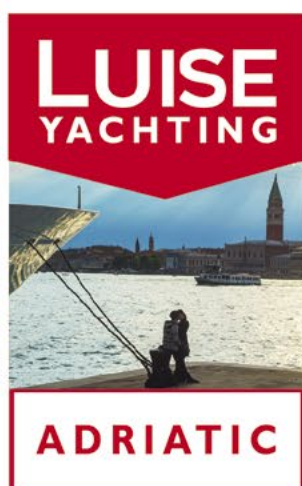
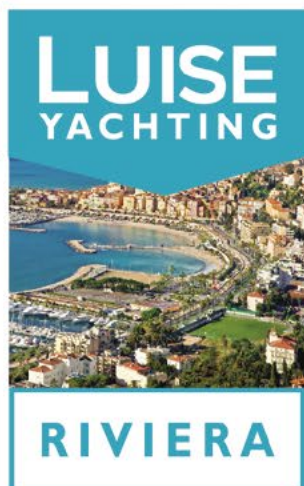
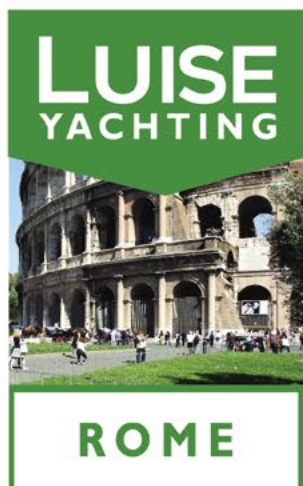
DA CICCIO
CIELO MARE E TERRA



STATION ANTON DOHRN



PROFESSIONAL YACHTING SERVICE AT ITS BEST



The company was founded in 1847 in Naples by Joseph Luise and today manages over 25 offices and 250 employees along the entire Italian coastline. The Luise Group offers comprehensive VIP shoreside services to the super yacht industry 24 hours a day, 7 days a week including top class concierge services, berth reservations, marina management, provisioning and duty-free fuel.

Our network offers the following services:

- Berth Reservations
- Yacht Clearance
- Banking - APA - Services
- Firearms Authorization
- Duty Free Bunkering
- Spare Parts
- Ph. / Sim Rental
- Ship Provisions
- Luxury transportation
- Helicopter & Private Jet Transfer
- Music and Entertainment on Board
- Beauty & SPA treatments
- Medical Assistance
- Tourist Guided Excursions
- Courier Services World-Wide
- Travel Reservations & Accommodations
- Emergency Repairs
- Yacht Cleaning and Maintenance

WWW.LUISE.COM

JULY 2021

YEAR 15



STABIA MAIN PORT, MARINA FOR MEGAYACHTS



NEAPOLIS MARATHON



DA CICCIO
CELO MARE E TERRA



STATION ANTON DOHRN

SUMMARY

4. STABIA MAIN PORT IN CASTELLAMMARE DI STABIA
8. MSC, INTERVIEW WITH LEONARDO MASSA
13. ADSP, INTERVIEW WITH ANDREA ANNUNZIATA
18. TRASMED - GLE, INTERVIEW WITH ETTORE MORACE
22. MV MARINE SHIPYARD
26. GAGLIOTTA SHIPYARD
29. ANTICO CANTIERE DEL LEGNO SHIPYARD
33. AIR NAVAL SHIPYARD
37. ANTON DOHRN ZOOLOGICAL STATION OF NAPLES
41. PORTO SALVO SHIPYARD
44. NEAPOLIS MARATHON
48. 110 YEARS OF THE STABIA NAUTICAL CLUB
52. NAPLES, FAREWELL TO PIPPO DALLA VECCHIA
56. SAILING IN ITALY
60. ARL, NEW ASSOCIATION IN MASSA LUBRENSE
61. VESUVIO, JOSÈ RESTAURANT
62. QUATTRO PASSI IN NERANO
64. SORRENTO COAST, WITH SANT'ANNA AND TASSO RESTAURANTS
66. CICCIO CIELO MARE E TERRA IN AMALFI COAST
68. LIDO AZZURRO IN AMALFI
70. PERFORMANCE

Testata giornalistica
Iscritta al numero 8
del Registro della Stampa
del Tribunale di Torre Annunziata
con decreto del 04/05/07

Iscritto al registro degli operatori
di Comunicazione
N° iscrizione ROC: 28757

editor
By Tourist Ltd

editorial office
Salita Sopramuro, 2
Amalfi (SA)
www.30nodi.com
info@30nodi.com

editorial manager
Luisa Del Sorbo

editor in chief
Pino Sangiovanni



100 YEARS OF STABIA NAUTICAL CLUB

48



MV MARINE ON THE WAVE OF SUCCESS

22



110 YEARS OF CICCIO CIELO MARE E TERRA

66



STABIA MAIN PORT

is the new Superyacht Facility. The Marina Resort is in the city centre of Castellammare di Stabia.

Restaurants, post offices, lounge bars, irish pub, cinemas, tennis court, banks, railwaystations, luxury spa, beaches, theaters are few metres from the port.

CONTACTS

Sede Operativa – Molo di Sottoflutto
Sede Legale – Via Poma 11
80053 Castellammare di Stabia (Na)

Email: info@stabiamainport.com
Mob. +39 345 072 8560

Latitude: 40°41'44.7"N
Longitude: 14°28'36.0"E

FACILITIES

Maximum Length: 250 m Loa
Maximum Draft: 9 m
Fuel: Duty Free and Duty Paid available
Shore power: 250/380 v
Wi-Fi: yes
Water: yes
Mooring Lines: yes
Security: H24
VHF: 13

DISTANCES FROM

6 MILES SORRENTO
13 MILES CAPRI
8 KILOMETRES POMPEI
24 KILOMETRES NAPLES

www.stabiamainport.com



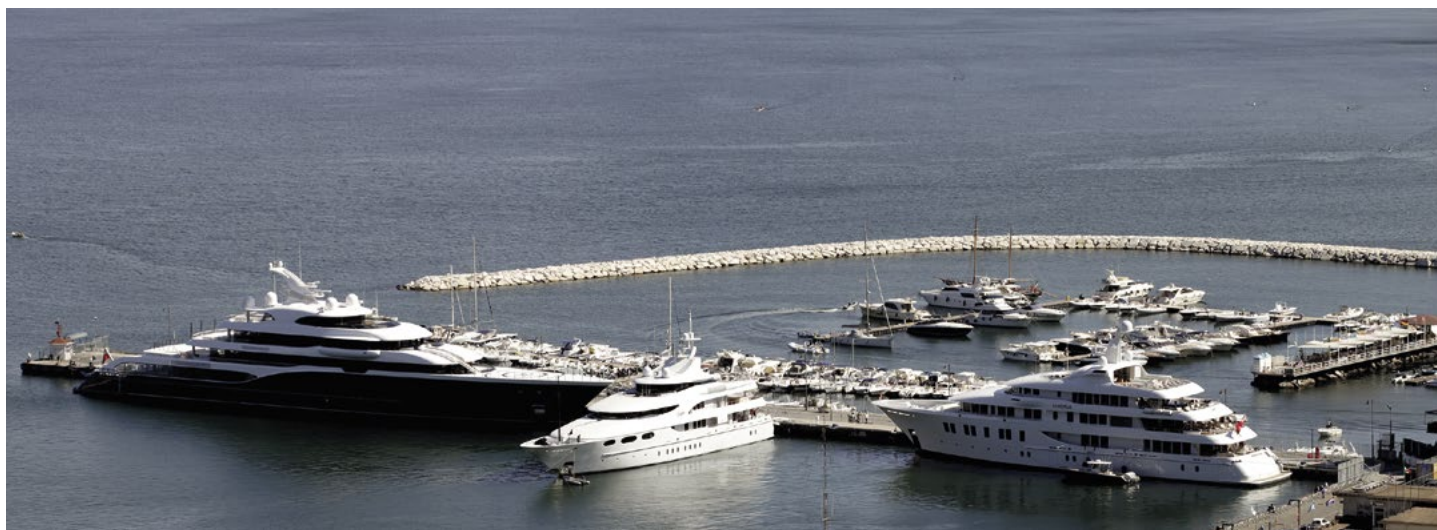
STABIA MAIN PORT, RESORT PER MEGAYACHT

NATO NEL 2016 NEL CUORE DI CASTELLAMMARE DI STABIA, È DIVENTATO UN HUB DI RIFERIMENTO AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

Dario **Lari**

Stabia Main Port è il nuovo Marina Resort creato nel 2016 nel cuore della città di Castellammare di Stabia, tra Vesuvio, Sorrento, Pompei e a poche miglia nautiche dall'isola di Capri e dalla costiera amalfitana. Un moderno Hub per Megayacht al centro del Mediterraneo, per accogliere 12 mesi all'anno le Navi da Diporto di lusso con servizi operativi h24.

Il Marina Resort Stabia Main Port è stato creato nell'antico bacino borbonico, adiacente a Fincantieri (Regio Cantiere Borbonico) dove nel 1931 è stato costruito il veliero Amerigo Vespucci. È il Porto Principale di Stabia, ideale per gli itinerari ai siti archeologici di Stabia e Pompei; per collocazione geografica è il naturale Marina per superyacht di Sorrento e del Vesuvio, che distano pochi minuti. La facility è molto funzionale e bene organizzata,



per l'ampio ingresso al porto (oltre 60 metri), per il pescaggio (9 metri) e per le possibilità di ormeggio (per unità da 24 a 250 metri); in banchina ci sono moderne colonnine per erogazione di acqua, corrente e internet e si garantisce la security h24 tutto l'anno, con sistema di videosorveglianza e vigilanza, diurna e notturna. Il canale VHF di riferimento è 13. All'interno del porto la clientela di bordo, ospiti ed equipaggio, possono usufruire di campo da tennis, palestra, lounge bar e vari punti ristoro.

Fuori al porto c'è la città: la villa comunale e il lungomare per passeggiare e fare jogging, le antiche Terme con accesso alle 28 sorgenti, bar, offerta ristorativa variegata (ristorante con Stella Michelin, chalet con cucina tradizionale, osterie, pub e pizzerie) bar, gelaterie, uffici postali, sportelli bancari, cinema, teatri, spiagge, hotel e il corso principale per lo shopping, stazione ferroviaria per raggiungere Pompei, Sorrento, Napoli e Salerno in pochi minuti e funivia che conduce al monte Faito in 7 minuti.



STABIA MAIN PORT, RESORT FOR MEGAYACHTS

BORN IN 2016 IN THE HEART OF CASTELLAMMARE DI STABIA, IT HAS BECOME A HUB OF REFERENCE IN THE CENTER OF THE MEDITERRANEAN

Stabia Main Port is a new Marina Resort born in 2016: it lies in the heart of the City of Castellammare di Stabia, close to Vesuvius, Sorrento, and Pompeii; it is only a few nautical miles away from Capri and the Amalfi Coast. Stabia Main Port is a modern Hub in the middle of the Mediterranean and it is designed to host Mega yachts and leisure vessels 12 months a year. Its operative services are available 24/7.

Stabia Main Port Marina Resort lies within the old Bourbonic basin and is adjacent to Fincantieri (Bourbonic Royal Shipyard), where sailing ship Amerigo Vespucci saw the light. Stabia Main Port Marina Resort is considered the main port of Stabia and its strategic position allows to arrange itineraries to the archaeological sites of Stabia and Pompeii. Superyachts choose Stabia Main Port for its geographical location as Sorrento and Mount Vesuvius are minutes away from it.

The facility is highly operational and well organized thanks to the port's wide entrance (more than 60 meters), for its 9 meters draft capacity and berth capacity

going from 24 to 250 meters. The dock provides modern columns for water, shore power and internet supply; moreover, 24/7 security is guaranteed for the whole year thanks to video surveillance systems, daily and nighttime supervision. VHF channel is 13. Inside the Marina Resort, crew and guests will be able to benefit from the tennis court, gym, lounge bar and various food courts. The City Centre surrounds the port with its public gardens and the beautiful promenade facing the sea that is perfect for a jog or a walk. It is possible to get access to the ancient Thermal site and its 28 springs. Castellammare di Stabia City Centre is full of bars and encloses a wide choice of restaurants (Michelin starred, traditional cuisine, taverns, pubs and pizzerias), gelateria's, Postal Office, ATM's, cinema, theatres, beaches and hotels. The adjacent main street is perfect to go shopping. Stabia Main Port Marina Resort is close to the Central Station: Pompeii, Sorrento, Naples and Salerno can be reached in a matter of minutes. Thanks to a nearby cable car it is also possible to reach Mount Faito in 7 minutes.





MSC CROCIERE NAVIGA NEL MARE DELL'OTTIMISMO

PROTOCOLLI SANITARI ALL'AVANGUARDIA, CAPIENZE RIDOTTE ED ESCURSIONI "PROTETTE": IL COUNTRY MANAGER LEONARDO MASSA CI SPIEGA COME LA COMPAGNIA STA RIUSCENDO A METTERSI ALLE SPALLE L'EMERGENZA

Bianca d'Antonio

Allora, dottor Massa, stiamo finalmente ripartendo con le crociere?

"Sì ripartiamo. Anzi mi sento di dire che siamo già ripartiti"

Non nasconde il proprio ottimismo Leonardo Massa, country manager di Msc Crociere. Dopo quasi un anno e mezzo di blocco totale, il rivedere i cruiser solcare i mari con il proprio carico festoso di crocieristi, è un'enorme iniezione di fiducia, una sfida globale all'incubo Covid.

"Msc è stata la prima compagnia a riprendere le crociere – continua Massa – È ripartita il 16 agosto 2020 con Msc Grandiosa ed ha sempre navigato sul Mediterraneo eccetto lo scorso periodo natalizio. In nove mesi ha accolto 60mila ospiti, con un tasso di occupazione inferiore al 50% oltre all'equipaggio composto da mille unità. Ora si riparte ed alla nostra società che schiera dieci navi per la prossima estate, si stanno aggiungendo anche le unità di altre compagnie di navigazione. E questo è molto positivo".

Quali gli itinerari?

"Sei delle nostre navi toccheranno oltre dieci porti nel Mediterraneo. Tre unità opereranno in Nord Europa mentre una sarà riservata al mercato inglese. A Napoli, in particolare, attraccherà sempre Msc Grandiosa ogni lunedì fino a luglio, mentre ad agosto sarà sostituita dall'ammiraglia Msc Seashore, la più grande nave da crociera mai costruita da Fincantieri, dotata di



una tecnologia all'avanguardia che ne fa la prima nave da crociera al mondo a disporre di un nuovo sistema di sanificazione dell'aria 'safe air', che utilizza la tecnologia delle lampade UV-C per eliminare virus e batteri e garantire aria pulita e sicura per gli ospiti e l'equipaggio. Lunga 339 metri, avrà una occupazione del 70% su una capienza di 5.000 ospiti ed effettuerà scali a Genova, Napoli, Messina, Malta, Barcellona, Marsiglia e Genova. C'è poi una novità: Msc Seaside, partita il primo maggio da Genova, oltre agli scali di Civitavecchia e Malta, inserisce due tappe completamente nuove ed interessanti sia sotto il profilo turistico che per

il mercato del sud: Taranto e Siracusa. E se tre navi sono impiegate nel Mediterraneo Occidentale, altre tre (Msc Orchestra, Msc Splendida ed Msc Magnifica) opereranno in quello Orientale, con una serie di itinerari in partenza da Trieste, Venezia e Bari, e scali al Pireo (Atene) e alle isole greche, Kotor (Montenegro), a Dubrovnik e Spalato (Croazia). Le partenze sono previste dai primi di giugno. Poi c'è la sorpresa dell'inverno 2021: le crociere in Arabia Saudita grazie ad un accordo con Cruise Saudi. con partenza da Gedda e scali nei porti del Mar Rosso, con la possibilità di visitare Al-Ula, riconosciuta patrimonio dell'Unesco, e l'oasi Al-Hasa, anch'essa patrimonio dell'Unesco. Vi saranno impiegate Msc Magnifica da novembre 2021 a marzo 2022 ed Msc Virtuosa da dicembre 2021 a marzo 2022".



Avete già pensato ad una programmazione per il 2022?

"Tutto è legato all'andamento della pandemia ma, indubbiamente, guardiamo alla ripresa delle crociere ai Caraibi, in Sud America e Sudafrica. Ci auguriamo di poter raggiungere il 70% dei numeri e dei risultati ottenuti nel 2019 ma per ora la priorità di Msc è far ripartire l'industria delle crociere che rappresenta una grande sfida a livello globale. Certo c'è molta strada da fare, basta ricordare che nel 2019, anno record per Msc Crociere, la filiera crocieristica ha prodotto 14 miliardi di fatturato e 12 milioni di crocieristi hanno visitato i porti italiani. L'Italia, proprio nell'industria delle vacanze sui mari, è una vera eccellenza mondiale, a cominciare dalla costruzione delle navi (vedi Fincantieri). Abbiamo una lunga tradizione marinara, ufficiali e marittimi sono di prim'ordine, raggiungiamo il top nella filiera agro-alimentare per la fornitura delle navi, senza contare l'enorme attrattiva e fascino che sprigiona l'Italia con il suo enorme patrimonio di bellezze unico al mondo. Il Bel Paese gioca un ruolo di primo piano nel recupero di questo mercato prezioso messo

in crisi dal Covid, per cui ci auguriamo di raggiungere i 4 milioni di crocieristi movimentati da Msc".

Voi avete messo a punto, per il ritorno in sicurezza dei crocieristi, un protocollo considerato il migliore al mondo ed al quale si riportano moltissime compagnie. E non solo. Rappresenta una best practice anche per altri settori turistici. Come si articola?

"Prima dell'imbarco, è previsto il tampone antigenico per tutti gli ospiti, più uno – sempre obbligatorio – a metà crociera. Tamponi settimanali per tutti i membri dell'equipaggio, misurazioni continue della temperatura, sistema di tracciamento dei contatti stretti grazie a braccialetti smart indossati da tutte le persone a bordo, escursioni 'protette' organizzate esclusivamente dalla compagnia per i suoi ospiti, maggior distanziamento fisico a bordo grazie anche ad un minor numero di ospiti (capienza nave ridotta al 70%), nuove modalità di accesso ai ristoranti e di fruizione del buffet, servizio sanitario di bordo ulteriormente potenziato".

Msc Crociere quanto ha investito per la sicurezza con questo particolare protocollo?

"Ogni crociera ed ogni nave ha un ulteriore costo di 500mila euro, senza contare che, a questi maggiori costi, bisogna poi aggiungere i minori ricavi causati dal Covid. Certo, stiamo perdendo molto ma stiamo contemporaneamente investendo molto per far ripartire alla grande l'industria delle crociere. E ce la faremo".



MSC CRUISES SAILS IN THE SEA OF OPTIMISM

STATE-OF-THE-ART HEALTH PROTOCOLS, REDUCED CAPACITIES AND "PROTECTED" EXCURSIONS: COUNTRY MANAGER LEONARDO MASSA EXPLAINS HOW THE COMPANY IS MANAGING TO PUT THE EMERGENCY BEHIND IT

So, Dr. Massa, are we ready to start cruising again, finally?

"Yes, we are! Actually, we have already started".

Leonardo Massa - country manager of MSC Crociere - does not hide his optimism. After a full stop that lasted more than a year, being able to see cruisers sailing the seven seas again, is not only an enormous injection of hope for the future, but also a global challenge against the Covid nightmare.

Mr. Massa continues: "MSC Crociere company was the first to begin with the cruising season. "MSC Grandiosa" kicked it off on the 16th of August, 2020, and has been sailing across the Mediterranean, except for the last Christmas holidays. The cruise ship has welcomed 60 thousand guests with a less than 50% occupational

rate and with 1000 crew members. Now, it is time to start again: for the upcoming summer, our company has lined up 10 cruise ships, to which units from other maritime companies will join. In my view, this is more than positive".

What are the proposed routes?

"Six of our cruise ships will touch more than 10 ports within the Mediterranean. Three units will operate in Northern Europe, whilst another one will be dedicated to the English market. Particularly, "MSC Grandiosa" will always be berthed in Naples on Mondays for the whole month of July; from August, it will be replaced by "MSC Seashore", the biggest cruise ship Fincantieri has ever built. It is equipped with the latest, most advanced technology: it is the first cruise ship in the

world to be provided with a brand new air-sanification system called "safe air". In detail, the system exploits UV-C lamps technology in order to eliminate viruses and bacteria in the air, resulting in a safe and clean environment for guests and crew. "MSC Seashore" is a 339 meters cruise ship and guarantees an occupational rate of 70% out of a 5.000 guest capacity. It will call Genoa, Naples, Messina, Malta, Barcelona and Marseille. As if this wasn't enough, there is an additional innovation: "MSC Seaside" - which departed Genoa on May 1st - besides calling Civitavecchia and Malta, adds two new ports to the itinerary, which are very interesting tourism-wise and for the Southern market: Taranto and Syracuse. As three cruise ships are busy across the Western Mediterranean, another three ("MSC Orchestra", "MSC Splendida" and "MSC Magnifica") will operate in the Eastern side with routes departing from Trieste, Venice and Bari, along with calls in Pireo (Athens) and in the greek islands, Kotor (Montenegro) Dubrovnik and Split (Croatia). Departures are expected at the beginning of June. Last but not least, there's a surprise for this winter: cruises in Saudi Arabia. Thanks to an agreement made with Cruise Saudi, it will be possible to depart from Jeddah and call a few ports across the Red Sea. Cruisers will have the chance to visit UNESCO World Heritage sites such as Al-Ula and Al-Hasa Oasis. "MSC Magnifica" will be available from November 2021 to March 2022, while "MSC Virtuosa" from December 2021 to March 2022".

Have you already thought about the 2022 program?

"It all depends on the pandemic trend; however, we can't help but notice the pick up that cruises in the Carribeans, in South America and South Africa have had. We are hopeful to reach at least 70% of the numbers and the results we had back in 2019. However, as of now, the priority for MSC is to revive the cruising industry and this represents a huge challenge on a global level. There certainly is a lot of work to do: it suffices to remember that in 2019 - a year record for MSC Crociere - the cruising industry produced

a 14 billion turnover and 12 billion of cruisers visited Italian ports. For what concerns maritime vacations, Italy represents excellence worldwide, especially if we focus on shipbuilding (I think of Fincantieri). We have a longstanding maritime tradition: we have first-rate officials and crew; we are on top of the agri-food system thanks to ship provisioning, not to mention Italy's attractiveness and beauty, for which its enormous and singular heritage plays a great role. The Bel Paese is first in line to fight for this precious market's recovery threatened by Covid. We hope to

reach 4 million cruisers and gain the standards MSC saw back in 2019.



In order to ensure cruisers' safety, MSC put in place a protocol that is considered to be the finest in the world; many companies look up to it. Nevertheless, it represents the best practice within other touristic departments. How is it structured?

"All guests must be subjected to PCR tests; an additional one - which is mandatory - will have to be performed mid-cruise. All crew are subjected to a weekly swab test and their body temperature is continuously checked. Furthermore, it is expected that everyone on board wears a smart bracelet for contact-tracing purposes; "protected" excursions are exclusively arranged by the Company for all guests. Social distancing is ensured thanks to

the reduced numbers of guests: in fact, each ship's occupation has been decreased to 70%. New policies regarding restaurants' entries and buffet have been put in place and on-board health service has been strengthened even further."

How much has MSC Crociere invested in this protocol to ensure on-board security?

"Each cruise and cruise ship has an additional cost of 500.000 Euro, and the limited incomes caused by Covid should be taken into account. Indeed, for now, we're losing much; despite this, at the same time, we're also investing a lot to make sure the cruise ships industry restarts at its best. We will make it!".





CROCIERE E DI PORTO, SI RIPARTE IN SICUREZZA

INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ADSP DEL MEDIO TIRRENO CENTRALE, ANDREA ANNUNZIATA: "NAPOLI RESTA CENTRALE, SALERNO E CASTELLAMMARE SONO APPRODI STRATEGICI"

Bianca **d'Antonio**

“ Il porto di Napoli è un porto polifunzionale. Sviluppa i principali segmenti di traffico: dal crocieristico al commerciale, dal Ro-Ro all'industria della cantieristica. Ma è anche a ridosso della città, come quelli di Salerno e di Castellammare. È quindi indispensabile un dialogo, sempre più continuo con istituzioni, parti sociali e associazioni per valutare, lì dove possibile, l'avvio di processi di integrazione, individuando anche eventuali spazi da destinare ad attività non strettamente commerciali, per favorire uno sviluppo del territorio vicino alle esigenze delle comunità. Significa, volendosi soffermare sul waterfront del porto di Napoli,

puntare alla riqualificazione di manufatti, attualmente in disuso e che potrebbero essere destinati a diverse attività: dalla ricerca, alla cultura, alle attività commerciali.

L'interlocuzione con il territorio è appena iniziata. L'intento è costruire nel tempo una diversa e più proficua relazione tra i porti del sistema portuale campano e i territori di riferimento".

Si esprime così il presidente Andrea Annunziata, da qualche mese alla guida dell'AdSp del Medio Tirreno Centrale. Una dichiarazione che descrive un nuovo corso nel futuro della portualità campana, più aperta e sensibile alle richieste della comunità, uno scalo



partenopeo con un più spiccato indirizzo turistico-crociéristico rispetto a quello commerciale che pur sussiste.

Quali sono le previsioni per il traffico crocieristico a Napoli e Salerno? E navi da crociera approderanno anche a Castellammare di Stabia?

“Il traffico crocieristico nel porto di Napoli è ripreso da aprile. Ogni settimana vi approdano due navi: il lunedì una di Costa Crociere ed il martedì di MSC. In questo momento è difficile stabilire come evolverà la situazione nei prossimi mesi. La ripresa a pieno regime del traffico nel Mar Mediterraneo occidentale dipende dalle decisioni di Francia e Spagna. Se riapriranno i loro porti, il traffico crocieristico crescerà e crescerà anche da noi. Le richieste ci sono, ma molto dipenderà da ciò che accadrà in altri Paesi. Già a partire da gennaio 2022, per esempio, sono previsti approdi di navi da crociera nel porto di Napoli. Guardando allo scalo di Salerno, il traffico crocieristico è in ripresa: tra luglio e dicembre, infatti, sono previsti 62 approdi. Molto dipende dalle scelte del Governo e dagli eventuali cambi di colore a cui potrebbe andare incontro la nostra Regione. Se la Campania manterrà il colore giallo, sarà possibile accogliere i crocieristi, consentendo le escursioni a terra. Mi preme ricordare che i lavori di dragaggio al molo Manfredi, dove attraccano le navi da crociera, sono terminati e, se come ci auguriamo, da luglio torneranno i crocieristi, la banchina sarà pronta per accogliere navi di maggiori dimensioni (i fondali sono ora di 11 metri) mentre la piena ripartenza per Salerno è fissata al 2023. E veniamo a Castellammare di Stabia: attualmente nel porto si sviluppano alla banchina Marinella

i traffici dei traghetti, mentre al molo di sottoflutto, in concessione alla società Stabia Main Port, il traffico diportistico di mega e giga yacht. Promuoveremo anche Castellammare, sicuri che a pieno regime ci sarà spazio per gli altri porti”.

E per il cabotaggio? Ci saranno nuove linee?

“Sono confermate le linee attualmente in essere verso le isole maggiori, Sardegna e Sicilia, effettuate da Tirrenia, GNV e Siremar. Speriamo, ovviamente, nell'apertura di ulteriori linee”.

La nautica da diporto, un settore molto promettente - specie per quel che concerne i giga ed i mega yacht - che con il Covid ha subito uno stop disastroso, quando potrà ripartire?

“Il settore della nautica da diporto, nelle sue varie configurazioni, è molto attivo nel porto di Castellammare di Stabia, sia come punti di ormeggio che per quanto concerne i mega e giga yacht. Per questo segmento di mercato sono pervenute molte istanze degli operatori, a cui si è data una prima risposta in relazione all'emergenza Covid-19; ma per definire un assetto di medio-lungo periodo occorre attendere le indicazioni del Governo rispetto a questioni anche sovranazionali. Le previsioni sono che, già dalla metà di giugno, potrebbero approdare grandi yacht a Castellammare, sempre che la situazione Covid lo consenta. La società Stabia Main Port che ha in concessione la banchina di sottoflutto del porto con l'edificio ex Stabia porto, ha in corso i lavori di riqualificazione che avranno termine a breve. Tutto pronto per ripartire per cui incrociamo le dita”.



www.travelmar.it

TRAVELMAR è nata per dare impulso al trasporto marittimo di persone sia locale, sia turistico in Costiera Amalfitana. L'attività che si svolge da primavera ad autunno inoltrato rappresenta una valida alternativa al traffico terrestre della costiera sempre più intenso e al limite del collasso. Il porto di partenza è quello di Salerno che viene collegato con numerose corse giornaliere con gli scali di Maiori, Minori, Amalfi e Positano. Da quest'ultimi porti è possibile effettuare l'interscambio con i mezzi navali della GESAB per raggiungere Sorrento, Capri e Ischia.

INFO NAPOLI AMALFI
0817041911 089872950



GRUPPO BATELLIERI COSTA D'AMALFI s.r.l.
LARGO SCARIO 5 84011 AMALFI
TEL & FAX 089873446
+39 3663083687
+39 3663083683
info@battellieriamalfi.com



CRUISES AND PLEASURE, WE LEAVE SAFELY

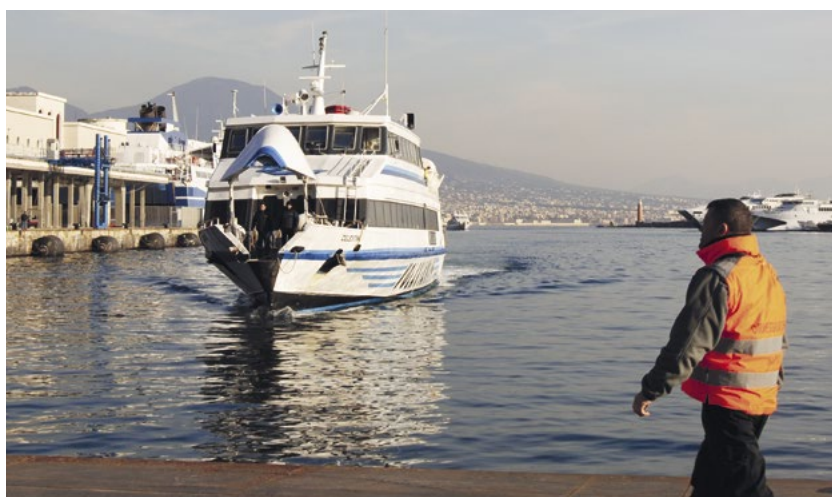
INTERVIEW WITH THE PRESIDENT OF THE MIDDLE TYRRHENIAN CENTRAL ADSP, ANDREA ANNUNZIATA: "NAPLES REMAINS CENTRAL, SALERNO AND CASTELLAMMARE ARE STRATEGIC LANDINGS"

“**T**he Port of Naples is a multifunctional facility and this peculiarity is due to the development of all the principal segments that go from cruising to commercial traffic, from Ro-Ro's to the shipbuilding industry. Furthermore, it is located in the lee of the city, as are the ports of Salerno and Castellammare. Therefore, it is essential to maintain a continuous connection with institutions, communities, social parties and associations for the purpose of considering - whenever possible - the start of integration trails after identifying possible locations not solely destined to commercial activities, with the aim of supporting the territorial development that is close to the community's needs. If we focused on the Port of Naples' waterfront, we would have to aim for the artefacts' upgrade which are currently unused: they could be destined to various activities, such as research, culture and commerce. The dialogue with the land has just started: the objective is to build over time a different and more proficuous relationship between Campania's ports and their territories of reference.”

That's how Andrea Annunziata expresses himself, as he has taken the lead of Mid-Central Thyrrenus Port Authority a few months ago; it is a statement that describes a new path in the future of Campania's Harbours, which firstly involves more openness and attentiveness towards its community's requests and lastly a more cruise tourism oriented parthenopean port of call compared to the existing commercial one. The President's interview continues as he gives away further information about the future of Campania's harbours.

What is the cruising traffic's forecast in the areas of Naples and Salerno? Will we see cruise ships berthed in Castellammare di Stabia as well?

“The cruising traffic in the Port of Naples was resumed last April. On a weekly basis, Costa Crociere and MSC - arriving respectively every Monday and every Tuesday - make their way to the port. At this moment, it is hard to foresee how the situation will develop in the next few months. The traffic's full-swing recovery concerning the



Western Mediterranean area depends on the decisions that countries such as France and Spain will take: if they're willing to open their ports, the cruising traffic will grow and so will happen in our side of the world.

There has been a high request but, as I mentioned, it all revolves around what will happen in other countries. For example, from the beginning of January 2022, we are expecting several cruise ships to arrive in the Port of Naples. If we consider the port of Salerno, the cruising traffic is definitely picking up: in fact, we have 62 arrivals scheduled between July and December. A great deal of it depends on the Government's decisions and by the potential changes of colour to which our Region will be subjected to. If Campania will carry on being “yellow”,



on-shore excursions will be allowed and it will be possible to welcome cruisers. I shall mention that drainage works in Molo Manfredi - where cruise ships take their berth - are finally over and if cruisers will come back in July, our dock will be ready to welcome bigger ships (the seabed has reached 11 meters depth), while a complete relaunch for Salerno is scheduled for 2023. As for what concerns Castellammare di Stabia, at the present moment, the port - specifically the Marinella dock - is dedicated to ferry traffic; the under-billow pier - in concession to "Stabia Main Port" society - welcomes mega and giga yachts. We will also advocate for Castellammare, as we are sure that as we start in full swing again, there will be room for the other ports.

How about coastal navigation? Will there be new routes?

"The existing routes - executed by Tirrenia, GNV and Siremar - towards the major islands of Sicily and Sardinia are actually confirmed: we obviously hope in the re-opening of additional routes."

Yachting is a very promising industry, especially for what concerns giga and mega yachts. It has undergone a disastrous stop because of Covid: when, in your view, will it be able to restart?

"The yachting industry is very present in the port of Castellammare in its various configurations: I think about the mooring places as well as the chance to welcome Mega and Giga yachts. We had various claims coming from the operators of this particular market segment, to which we have given a first response concerning the Covid19 emergency. However, in order for a medium to long-term asset to be defined, we need to wait for the Government's instructions with respect to this and other supranational matters. Assuming that Covid will allow that, the forecast is that starting from mid-June, many big yachts could be expected to arrive in Castellammare,. The Stabia Main port society - to which the under-billow pier and the old Stabia Port building has been conceded - is currently undergoing redevelopment works that will be over very soon. We are ready to go. Fingers crossed!".

MORACE TORNA SULLA TOLDA DI COMANDO

PARLA L'AD DELLA NUOVA COMPAGNIA DI TRAGHETTI NATA DALL'ACQUISTO DELLA SEZIONE CABOTIERA DELL'IBERICA TRANSMEDITERRANEA DA PARTE DEL GRUPPO GRIMALDI

Bianca d'Antonio

Ettore Morace ritorna sulla tolda di comando assumendo il ruolo di ad della nuova compagnia di traghetti nata dall'acquisto, da parte del Gruppo Grimaldi, della sezione cabotiera della spagnola Transmediterranea, ovvero dei collegamenti tra la penisola iberica e le isole Baleari. Alla compagnia Naviera Armas, ultimamente in difficoltà finanziarie, sono rimasti i collegamenti di Trasmediterranea verso il Nord Africa. Il ritorno in grande stile di Ettore Morace al timone di Trasmed-GLE (Grimaldi Logística Espana), la newco nata dalla scissione in due di Trasmediterranea con cui il Gruppo Grimaldi ha rilevato il ramo d'azienda, lo potremmo definire il ritorno del "guerriero" dal momento che Morace ha attraversato, nella sua vita lavorativa, mari perigliosi ed infidi uscendone, con tenacia e caparbia, sempre vincitore. Grazie

alla sua professionalità ed alle sue indiscutibili capacità manageriali. Figlio di armatori, armatore lui stesso, broker, alla guida di Tirrenia-Cin fino al 2015, poi al comando di Ustica-Liberty Lines, un passaggio in Balearia, poi nuovamente nel 2019 il ritorno all'attività di broker con la sua società Malta Shipbrokers International ed ora l'approdo al timone di Trasmed Gle, in quel settore cabotiero che lui predilige: una bella soddisfazione per il manager Morace, uno che non si arrende mai.

Qual è stato il suo primo pensiero quando Manuel Grimaldi le ha proposto la guida della nuova società di traghetti nata dall'acquisto dell'omonima divisione di Trasmediterranea?

"Enorme soddisfazione. Per due motivi: in primis perché un grandissimo armatore ti dà fiducia e ti affida lo sviluppo di una grande società come la Trasmed e





poi perché questo nuovo prestigioso incarico mi consente di chiudere in bellezza la mia carriera".

Lei ha una lunga esperienza: famiglia da sempre presente nelle attività marinare, prima broker, poi ad di Tirrenia-Cin, armatore ed ad di Ustica-Liberty Lines, poi direttore di Balearia ed ora nuovamente sulla tolda di comando di una compagnia di traghetti: cosa si prova?

"Ho la fortuna di fare un lavoro che mi piace molto. Quest'ultima sarà una nuova sfida in un Paese che non è il mio ma con alle spalle un grande armatore. Provo enorme entusiasmo".

Qual è il significato dello sbarco di Grimaldi in Spagna per collegare le isole iberiche?

"Come ha più volte detto il dottor Grimaldi, in tempi di crisi ci sono molte opportunità. Da oltre dieci anni il gruppo ha messo gli occhi sulla Trasmediterranea ma solo di recente si sono verificate le opportunità per entrare nel mercato spagnolo dalla porta principale. E lo ha fatto alla sua maniera, acquistando cinque navi, due terminal, uno a Barcellona e l'altro a Valencia, oltre ad una serie di uffici e magazzini. E, soprattutto, le linee con le Isole Baleari".

Lei conosce il mercato spagnolo, quali le prospettive di sviluppo?

"Enormi. Esportando il know how del gruppo Grimaldi in termini di efficienza energetica, efficienza organizzativa e di gestione delle navi, sono sicuro che in breve tempo la nuova società spagnola avrà buoni risultati anche in termini di crescita".

Il fatto che del gruppo partenopeo facciano parte altre compagnie di collegamenti cabotieri con l'Italia e la Grecia, rappresenta un vantaggio per "Trasmed Gle"? E qual è il peso nel Mediterraneo?

"Ovviamente le sinergie con le altre società del gruppo sono enormi, dagli acquisti alle manutenzioni, alla struttura commerciale. Poter offrire ai nostri clienti spagnoli il network di collegamenti così esteso nel Mediterraneo da parte del gruppo Grimaldi rappresenta certamente un vantaggio non indifferente".

MORACE IS BACK AT DECK COMMAND

INTERVIEW TO THE TRASMED-GLE REGARDING THE CONNECTIONS BETWEEN THE IBERIC PENINSULA AND THE BALEARIC ISLANDS

Ettore Morace is back on the deck and is taking on the role of CEO of a brand new ferry company. The Grimaldi Group bought the motor coaster section of the Spanish Transmediterranea which links the Iberic Peninsula to the Balearic Islands. Naviera Armas - which has recently suffered from financial difficulties - continues to keep the Transmediterranea connections to North Africa. Ettore Morace returns in style at the helm of Transmed - GLE (Grimaldi Logistica España): the newco is born from the separation in two of Transmediterranea, as the Grimaldi Group has taken over the branch of the company. This set of events sees Mr. Morace as a "warrior". In

his career, he has gone through perilous and treacherous seas with perseverance and determination and has always come out as victorious thanks to his professionalism and unquestionable managerial abilities. Ettore Morace is a broker and son of shipowners; later on, he became owner of a ship himself. He led the Tirrenia-Cin up until 2015 and was later in command of Ustica - Liberty Lines; he then shortly transitioned to Balearia and was back as a broker with his own society, Malta Shipbrokers International, in 2019. Nowadays, he has finally reached the helm of Transmed GLE and is part of the coasting vessel sector, which he prefers. It is a great accomplishment for self-willed Manager Morace.





What was your first thought after Manuel Grimaldi offered you the chance to lead the new ferry society born from the purchase of the homonymous separation of Trasmediterranea?

"I felt great contentment for two reasons: firstly, because I was given full trust by one of the greatest shipowners. He entrusted me with the growth of a big company, such as Tramed; secondly, I am delighted because this new and prestigious assignment gives me the chance to round off my career."

You have an extensive experience: your family has been ever present in maritime activities. You've been a broker, CEO to Tirrenia-Cin, a shipowner, CEO to Ustica-Liberty Lines and Director of Balearia. How does it feel to be back on the deck of a ferry company?

"I feel lucky because I do the job I love. This will be a new challenge in a foreign country, however I am supported by a great shipowner. I feel very enthusiastic."

What's the meaning behind Grimaldi's arrival in Spain in order to connect the Iberic Islands?

"As Dr. Grimaldi has always stated, there are many opportunities during times of crisis. The group has been setting eyes on Trasmediterranea for more than 10 years, however, the chances to enter the spanish market from the front door have only shown up recently.

He did it his own way: first, he bought five ships, two terminals - one in Barcelona and the other in Valencia - and a number of offices and warehouses. Last but not least, he managed to get the connections with the Balearic Islands."

You have a knowledge of the spanish market: what is the development perspective?

"Tremendous! By exporting the Grimaldi Group's know-how in terms of energetic and organizational efficiency and ship management, I am sure that the new spanish society will get good development results in a short period of time."

There are other motor coaster companies - within the neapolitan group - that cover the connection between Italy and Greece. Do you believe this to be beneficial for "Tramed Gle"? What's its importance in the Mediterranean?

"Obviously the synergies with the group's different societies are massive and go from the purchases to maintenance and also to the commercial asset. For the Grimaldi Group, being able to offer such an extended network of connections within the Mediterranean to our spanish customers, certainly represents a considerable advantage."

MV MARINE, SULL'ONDA DEL SUCCESSO

L'ENTUSIASMO DEL PATRON NAPPO: "LA DOMANDA È MOLTO ALTA, SPECIE PER I MITO 40 E 31". BENE ANCHE IL MITO 29. POSITIVA LA RISPOSTA DALL'ESTERO

Dario Sautto

“ I Mito 29 ci sta regalando tante soddisfazioni, anche nella versione tender”. Vincenzo Nappo è il patron della MV Marine, azienda napoletana leader nella realizzazione di gommoni di lusso, a bassi consumi e dal comfort imbattibile. Per questo in tanti scelgono MV Marine: da tutta Italia e dalla Francia in particolare, ma il successo della serie Mito è confermato anche in Germania, Grecia, Croazia, Cipro e Spagna, anche se quest'anno la ripresa del mercato nella penisola iberica sembra più lenta.

Dopo la pandemia, che ha cambiato completamente il modo di approcciarsi al mondo, anche per chi

ama il mare, è arrivato il cambiamento. E qui arrivano i gommoni MV Marine. “La domanda è molto alta, soprattutto per i 12-14 metri, quindi i Mito 40 e 31 – spiega l'ingegner Nappo – ma quest'anno la gamma è ancora più completa grazie al Mito 29, presentato a settembre e già tra i più richiesti”. Più piccolo e maneggevole degli altri, con i suoi 6,65 metri e la console che rende la navigazione sempre agevole. Grandi prendisole, dinette di poppa e prua, ma anche molto spazio alla personalizzazione, rendono il 29 il modello adatto al 2021. La versione tender di lusso è stata richiestissima dai proprietari di superyacht, che sfruttano il gommone Mito 29 T per i piccoli spostamenti, grazie



alla cura dei dettagli e alla continua ricerca.

“Siamo sempre aperti alle sperimentazioni e alle nuove tecniche di produzione – prosegue Vincenzo Nappo – per garantire la migliore esperienza possibile ai diportisti e per soddisfare tutte le esigenze. La carena resta in materiali leggeri, per garantire performance importanti e bassi consumi. Così come gli accessori, in gran parte di serie, rendono la navigazione sempre più agevole”.

Con la stagione estiva che entra ormai nel vivo, MV Marine si concentra già sul programma 2022: “Stiamo già anticipando le richieste per affrontare al meglio il prossimo anno. La pandemia ha modificato tanti aspetti, come ad esempio la promozione, che ci ha permesso di aumentare la domanda in poco tempo. Così abbiamo rafforzato gli aspetti social che riguardano l'azienda – aggiunge Vincenzo Nappo

– una vetrina sul mondo, essenziale soprattutto in un periodo in cui gli spostamenti sono stati complicati per tutti. Nonostante tutto, arriviamo da un anno positivo, con ottime prospettive, ma dovremo essere bravi a cavalcare questa onda. Saremo sicuramente a Genova e stiamo valutando altre fiere, in particolare all'estero, ma allo stesso tempo stiamo studiando nuove prospettive per migliorare la nostra interazione

con il pubblico. Di sicuro proporranno novità importanti”. Come il Mito 40, la cui struttura sarà realizzata interamente in fibre di carbonio, materiale resistente e leggero. “Ma dopo 16 anni di attenta progettazione – conclude l'ingegner Vincenzo Nappo – i nostri punti di forza saranno sempre l'ergonomia delle forme, lo studio degli spazi e la morbidezza dell'impatto con l'onda, grazie alle tante prove in vasca che effettuiamo nei nostri laboratori”.





MV MARINE ON THE WAVE OF SUCCESS

THE ENTHUSIASM OF PATRON NAPPO: "THE REQUEST IS PRETTY HIGH, ESPECIALLY FOR MITO 40 AND 31". GOOD RESULTS FOR MITO 29. POSITIVE RESPONSE FROM ABROAD

“Mito 29 is giving us great satisfaction as well as its tender version”. Vincenzo Nappo is patron at the MV Marine, a leading Neapolitan company in producing low consumption luxury dinghies of unbeatable comfort. That's why many choose MV Marine, especially in countries like Italy and particularly France. However, the success of the model Mito is confirmed in Germany, Greece, Croatia, Cyprus and Spain, even though the economic recovery of the Iberic peninsula is quite slow. “After the pandemic - which has completely changed our way to deal with the world - there have also been changes concerning those who love the sea. With this in mind, the MV Marine dinghies come to the rescue. “The request is very high, especially for dinghies that go from 12 to 14 meters (Mito 40 and 31) - explains Engineer Nappo - but this year the selection is even

more complete thanks to Mito 29. It was presented in September and already one of the most requested boats”. Mito 29 is smaller and easier to handle compared to others: its 6,65 meters and console make navigation smoother. The big sundeck, stern and bow seating areas and the great possibility to customize it allow the Mito 29 to be a suitable option for 2021. The luxury tender version has been incredibly requested - thanks to its details and continuous innovations - by superyachts owners, who use it for small movements. Vincenzo Nappo continues: “We're always open to experiments and new production techniques to guarantee our yachtsmen the best possible experience and to satisfy their needs. The hull is made up of light materials to ensure significant performances and low consumption. Same for the accessories - mostly standard - which provide an increasingly easy navigation.”

As we get to the heart of the summer season, MV Marine is already focusing on next year's plans. Vincenzo Nappo adds: "We're already working hard in order to tackle - as far as possible - the numerous requests we have received for 2022. The pandemic has changed many aspects of our job: for instance, advertisements, which allowed us to increase our requests in a small-time frame. For this reason, we have strengthened the social media aspects concerning our company, obtaining an essential window on the world, especially in a period in which moving is so complicated for everyone. Despite everything, we're coming from a very positive year made of great perspectives; however, we should be good enough to ride this wave. We will certainly be in Genoa and are currently considering other exhibitions, particularly abroad, but at the same time we're exploring new aspects to improve our public interaction. We will surely propose important innovations". Such as Mito 40, which structure will be entirely made of carbon fibers, a robust yet light material.

Vincenzo Nappo concludes: "After 16 years of meticulous design, our strength point remains the



shapes ergonomics, the study of spaces and the impact's softness against waves. All of this is possible thanks to the many model test methods we apply in our laboratories".





GAGLIOTTA, TIPICO STILE PARTENOPEO

LOBSTER E FISHERMAN SONO BARCHE SENZA TEMPO. MARTUCCI:
“SEMPRE PIÙ GIOVANI SI AVVICINANO AI NOSTRI PRODOTTI”

Dario Sautto

La passione per la velocità e l'inimitabile stile napoletano. Il tutto abbinato alle sapienti mani degli artigiani della nautica. Gagliotta è tutto questo e tanto altro. Tecnologia, amore per la perfezione fatta a mano, passione per i dettagli, che rendono le linee Lobster e Fisherman barche senza tempo, molto apprezzate dai giovani.

“Adesso stiamo lavorando sulla rivisitazione dei modelli Lobster 28 e Fisherman 44, due progetti che si inseriscono in un sentiment positivo verso il marchio Gagliotta” spiega Renato Martucci. Gagliotta Tor di Mare in questo momento sta guardando con attenzione verso tanti aspetti: “Ricerca nel settore della nautica e i giovani che finalmente si avvicinano di nuovo alle barche”.

Due questioni che vanno a braccetto. “Negli ultimi anni la barca non era più un simbolo ritenuto positivo – sostiene Martucci – invece adesso i ragazzi si avvicinano alla nautica, si interessano a questo mondo e vogliono acquistare. Dopo oltre dieci anni, i giovani si stanno nuovamente avvicinando al diportismo, approfittando della crescita del settore e del livello qualitativo delle barche che in Italia resta medio-alto, soprattutto grazie all'artigianalità del settore”. Artigianalità che Gagliotta ha nel suo marchio di fabbrica.

Ma il tema del momento resta l'ambiente “che presto ci porterà, un pezzo alla volta, ad una svolta per il settore” secondo Renato Martucci. “L'innovazione inserita in un contesto ecocompatibile sta portando poco alla volta a rivedere i consumi, spostandosi verso



i motori ibridi ed elettrici. Ed ancora, i materiali utilizzati per le componenti, le tappezzerie a lunga durata. Tanti aspetti – prosegue Martucci – che si inseriscono in un movimento più ampio che mira ad un rinnovamento molto positivo, che significherà meno spreco di energia. E su questi temi c'è attenzione anche tra gli acquirenti, quindi siamo pronti al passaggio. In particolare qui al sud Italia si stanno sviluppando ricerche interessanti, ad esempio sul riutilizzo delle materie prime, che non si sono fermate neanche con la pandemia”.

In un settore in ripresa e in fermento nonostante l'ultimo anno di grande difficoltà vissuto in tutto il mondo, restano problematiche da risolvere: “Gli stessi giovani che si avvicinano a questo mondo non hanno la passione per il lavoro artigianale che c'è dietro ogni singola imbarcazione – afferma Renato Martucci – ma soprattutto i sistemi politica, banca e finanza viaggiano su ritmi lenti e non sono affatto vicini al settore, che oggi più che mai, in un momento di grosso rilancio, avrebbe bisogno di più liquidità. Ad esempio, in questo periodo è complicato anche reperire merci e pezzi di qualità per realizzare le nostre barche, che di certo non utilizzano materiali scadenti. Per difendere il made in Italy servirebbero interventi politici e finanziari seri e mirati”.





GAGLIOTTA, TYPICAL PARTHENOPEAN STYLE

LOBSTER AND FISHERMAN ARE TIMELESS BOATS. MARTUCCI: "MORE AND MORE YOUNG PEOPLE ARE APPROACHING OUR PRODUCTS."

His passion for speed and inimitable neapolitan style combined with the skilful hands of nautical craftsmen: Gagliotta is all of this, and much more. Technology, dedication to handmade perfection and passion for the details make the Lobster and Fisherman boats' design lines timeless and much appreciated by youngsters.

"We are now working on the revisitation of Lobster 28 and Fisherman 44 models; both of these projects are part of a positive sentiment towards the Gagliotta brand" Renato Martucci explains.

At this moment, Gagliotta Tor di Mare is carefully observing many aspects: "Research within the boating industry and young people who are finally approaching boats again".

These two aspects go hand in hand: "In the last years, boats were not considered as positive concepts - Martucci argues - now, instead, young people are willing to get close to sailing and are interested in yachting, as they take advantage of the industry's growth and to the medium-high level quality of boats produced in Italy thanks to this sector's artisanship." The craftsmanship is a trademark for the Gagliotta brand.

However, the theme of the moment remains the environment: according to Renato Martucci, the focus on the environment: "will soon lead us - little by little - to a complete breakthrough for our industry. The

innovation, if included in an eco-friendly context, is slowly leading to revise the consumptions and to consider hybrid and electric engines; not to mention the materials used for parts and long-lasting upholstery." Martucci adds: "These are many aspects that add up to a larger plan that aims to a very positive renewal moving towards a decrease of energy wastage. Buyers are also pretty cautious about these matters and this prepares us for this transition. Here in the south of Italy - particularly - very interesting researches are being developed: for instance, the recycle of raw materials that has never stopped, even during the pandemic."

Despite the hardships that the whole world has had to face in the past year, there are some issues to solve in this industry, which is now recovering and in turmoil. Renato Martucci assesses: "Young people who are approaching this world do not have passion for the handcrafted work that's behind each boat. Above all, politics, banks and finance all travel at a slow pace and are not supporting this industry at all. Today, given that we are living in a moment of great recovery, we would definitely need more funds. For example, it is incredibly tough to get good quality items and parts in order to produce our boats, which are naturally not made out of poor material. In order to protect the made in Italy, it would be necessary to get serious and specific political and financial assistance."

APREA, IN MARE LA SAPIENZA SORRENTINA

L'ANTICO CANTIERE DEL LEGNO TRA TRADIZIONE E LA NOVITÀ DELLO SLOW COAST PER NAVIGARE LUNGO UNO DEI TRATTI DI COSTA PIÙ AFFASCINANTI

Dario Sautto

L'antica sapienza dei maestri d'ascia sorrentini e la nuova tecnologia, sempre più attenta all'ambiente. L'Antico Cantiere del Legno Aprea presenta una nuova iniziativa che si affianca a quelle storiche di rimessaggio, restauro e costruzione di barche tradizionali e "new classic". E lo fa con l'inconfondibile stile sorrentino. Nasce così Aprea Coast, per ricominciare a vivere il mare in tutta la sua dolcezza, navigando lungo un tratto di costa tra i più belli del mondo.

Tra le tante novità in cantiere, Nino Aprea sta sviluppando il progetto di una veloce lancia dalle tipiche linee sorrentine, rivisitate in chiave moderna, ma a propulsione elettrica. "Un secondo new classic" come

lo definisce lo stesso Nino Aprea. Ecco Giulia, moderno gozzo tradizionale a propulsione ibrida e ammiraglia della neonata Aprea Coast. Si tratta del primo gozzo Slow Coast, ha base nel porto di Sorrento e da qui parte per le sue crociere giornaliere lungo la Penisola Sorrentina, Capri, Nerano o Positano. "A bordo – dice Nino Aprea – il Capitano e il suo aiuto offriranno un assaggio di prodotti tipici e sapranno mostrarvi i luoghi che conoscono a menadito, scegliendo i più belli e adatti, anche a seconda delle condizioni meteo, per una sosta balneare, un'immersione o una escursione a terra".

"Questa iniziativa – spiega Aprea – ha due anime e un solo scopo: far scoprire il nostro mare in due modi





diversi, Slow oppure Fast, nel massimo rispetto dell'ambiente, offrendo itinerari disegnati da chi tra queste meraviglie naturali ci è nato e ti accompagna alla scoperta degli angoli anche più segreti. Slow Coast è un invito a vivere il mare in modo diverso, a bordo di una rivoluzionaria barca tradizionale, dalle linee intramontabili, disegnate dall'esperienza di milioni di miglia navigate in questi mari". Dotata di un motore elettrico, è autorizzata a scivolare in silenzio anche nel parco marino protetto di Punta Campanella, paradiso incontaminato della Penisola Sorrentina.

Il gozzo "new classic" Aprea G-10 Hybrid ha uno spazioso prendisole a prua e posto per 8-10 ospiti, oltre a un bagno, una cucina e una grande cuccetta doppia sottocoperta. L'ideale per un gruppo di amici come per famiglie con bambini.

Ma nei Cantieri di Torre Annunziata e di Sorrento si lavora, al ritmo di tre vari a settimana, per rimettere al mare,



dopo i lavori di rimessaggio e di restauro, le splendide imbarcazioni che nelle sapienti mani di Nino Aprea riprendono ogni anno una nuova vita. Dal Riva che fu di Brigitte Bardot al Marlin, lo yacht a motore di John Kennedy, al gozzo San Salvatore, 10 metri di pura bellezza classica sorrentina.

Tra le barche varate una assume un interesse particolare, non solo per il suo prestigio (è una

vela d'epoca del 1930) ma perché rappresenta bene lo spirito dell'Antico Cantiere del Legno Aprea: la bellezza classica che si sposa con le nuove tecnologie, nel massimo rispetto dell'ambiente. Questo si traduce, su Finola, nel nuovo motore elettrico che ha sostituito il vecchio diesel, per scivolare in silenzio a quasi sei nodi quando il vento cala.

APREA, SORRENTO WISDOM AT SEA

THE ANTICO CANTIERE DEL LEGNO BETWEEN TRADITION AND SLOW COAST INNOVATION TO SAIL ALONG ONE OF THE MOST FASCINATING COASTLINES

The ancient wisdom of Sorrento's carpenters and a new technology that is more attentive to the environment. The Antico Cantiere del Legno Aprea introduces - in its unique Sorrento style - a new initiative that stands beside the historical storage, restoration and building of traditional and "new classic" boats. That's how the Aprea Coast sees the light: to sail across one of the most beautiful coastlines of the world in order to experience the smoothness of the sea. Among the many innovations in store, Nino Aprea is projecting a fast launch with the typical "sorrentino" lines, revisited in a modern key but with electric propulsion. "A second new classic" as Nino Aprea himself defines it. 'Giulia' is a traditional modern gozzo with hybrid propulsion and admiral of

the newborn Aprea Coast: it is the first Slow Coast gozzo which finds her base port in Sorrento; that's where she departs from for her daily cruises along the Sorrento Peninsula, Capri, Nerano or Positano.

Nino Aprea says: "While on board, the Captain and his assistants will offer a tasting of typical products and will show you the places they know by heart, choosing the most beautiful ones according to weather conditions for a seaside break, an immersion or an onshore excursion". He explains: "This initiative has two souls and one goal: discovering our waters in two ways - Slow or Fast - in the total respect of the environment by offering itineraries customized by those who were born among these natural beauties, all while leading you through the discovery of these



secret corners. Slow Coast is an invitation to live the sea differently on board a traditional yet revolutionary boat by the timeless lines and designed thanks to a million miles navigation experience in these waters." The boat is provided with an electric engine and it is authorized to silently glide through Punta Campanella protected marine park, an uncontaminated paradise of the Sorrento Peninsula. The "new classic" Aprea G-10 Hybrid gozzo has a spacious sundeck forward and room for 8 to 10 guests; in addition, it is provided with a bathroom, a kitchen and a below deck double berth. That's ideal for a group of friends as well as families with children.

Moreover, in the shipyards of Sorrento and Torre Annunziata, works are in progress at the rhythm of three launches per week in order to put back in the ocean - after storage and restoration - the gorgeous boats that each year go back to life thanks to the

skillful hands of Nino Aprea. From the Riva - belonging to Brigitte Bardot - to the Marlin (John Kennedy's motor yacht), to San Salvatore's gozzo, 10 meters of pure classic Sorrento beauty.

Among the launched boats, one is of particular interest not only because of her prestige (a sailing boat dated 1930), but because it represents the spirit of the Antico Cantiere di Legno at its fullest: the classic beauty that marries new technologies in the full respect of the environment. This results in Finola and her new electric engine that has substituted the old diesel: she silently glides at almost 6 knots as soon as the wind fades.



NAVAL ACTIVITY, TRASPORTO E SOLUZIONI GREEN

INNOVAZIONE E ATTENZIONE ALL'AMBIENTE SONO LE DUE PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'AZIENDA NAPOLETANA. SANGIOVANNI: "LA NOSTRA FORZA È LA SOLUZIONE AI PROBLEMI"

Dario **Sautto**

I presente nel trasporto passeggeri, con uno sguardo rivolto alle imbarcazioni da diporto "green". Tutto questo rappresenta la Naval Activity, azienda napoletana con sede a Nola e una particolare attenzione per l'innovazione e l'ambiente. Alla guida dell'azienda, forte di una tradizione familiare nel settore, c'è Tommaso Sangiovanni, che racconta con orgoglio le grandi novità che ha in serbo la Naval Activity.

Si parte da San 27, poco più di 8 metri, scafo leggero e performante interamente in alluminio, motore da 250 cavalli e 3.000 di cilindrata. "La grande novità

è rappresentata dall'utilizzo dell'alluminio – spiega Tommaso Sangiovanni – che resta un materiale interamente riciclabile e a basso impatto ambientale. In questo modo, abbiamo sfruttato tutte le sue caratteristiche, realizzando una imbarcazione da diporto elegante e leggera, dai bassissimi consumi". Velocità massima di 36 nodi, riesce a sostenere una velocità di crociera da 25 nodi con 20 litri all'ora.

Il prototipo, presentato di recente, fa largo uso di legno massello per il piano di calpestio, coperture in alluminio, un piccolo bagnetto e tanto spazio nei gavoni. Un piccolo gioiello che ha già uno sguardo



rivolto ulteriormente al futuro: “Visto il peso contenuto, l'idea – prosegue Sangiovanni – è quella di dotare il San 27 di motori elettrici o ibridi, rendendo questa imbarcazione leggera e resistente ancora più ecosostenibile”. Le sapienti mani degli artigiani di Naval Activity curano ogni dettaglio in base alle richieste, ma la base resta lo scafo innovativo, che parte assottigliato e va ad allargarsi verso la poppa. Pensato come tender per yacht e superyacht, sono allo studio modifiche e migliorie per rendere il San 27 sempre più accattivante.

“La nostra forza – aggiunge Tommaso Sangiovanni – è la soluzione ai problemi. In ogni piccola o grande difficoltà che il cliente ci sottopone, riusciamo a trovare la soluzione più adatta grazie ai nostri artigiani”. Macchinari per il taglio ad acqua, lavorazione dell'alluminio, falegnameria e tappezzeria sono i punti forti della Naval Activity, la preferita dalle aziende che si occupano di trasporto passeggeri.

E qui arrivano le soluzioni innovative. Con l'adeguamento alle ultime normative anticontagio, la Naval Activity sta supportando tutte le compagnie di navigazione nell'installazione di



coperture sulle navi monocarena che opereranno in estate nel Golfo di Napoli. La sfida è creare nuovi posti all'aperto per i passeggeri, garantendo sicurezza ed una copertura a scomparsa. “Stiamo realizzando una particolare tettoia bioclimatica a scomparsa – conclude Sangiovanni – da chiudere in caso di pioggia. Il materiale scelto è ancora una volta l'alluminio, che dà mille vantaggi, soprattutto la resistenza, la leggerezza e la facilità di montaggio. Per ogni nave, la copertura sarà diversa perché ci troviamo davanti a imbarcazioni con dimensioni e spazi differenti. Una sfida che stiamo superando facilmente grazie ai nostri artigiani”.



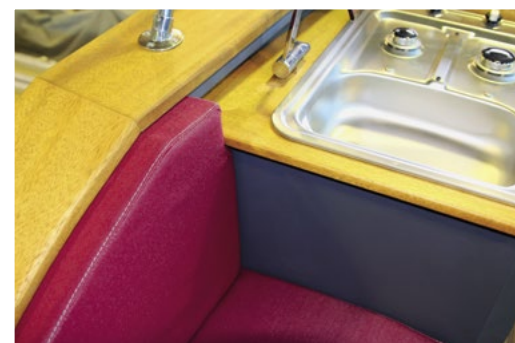


NAVAL ACTIVITY, TRANSPORT AND GREEN SOLUTIONS

THE TWO PRIMARY FEATURES OF THE NEAPOLITAN COMPANY
ARE INNOVATION AND ATTENTION TO THE ENVIRONMENT. SANGIOVANNI:
“OUR STRENGTH IS THE SOLUTION TO ANY PROBLEM”

Nowadays, transport of passengers is looking at “green” pleasure crafts: this is what Naval Activity is representing. Naval Activity is a neapolitan company located in Nola and it pays special attention to innovation and environment. The company - strengthened by a traditional family involvement in this industry - is led by Tommaso Sangiovanni, who proudly tells us about the great innovations that Naval Activity has in store.

It starts with San 27: a little over 8 meters, light and efficient hull made entirely of aluminium, 250 HR engine and 3.000cc unit displacement. “The big innovation is represented by the use of aluminium - Tommaso Sangiovanni explains - which remains a completely recyclable material and of low environmental impact. This way, we have taken advantage of its features by building a low-cost, light and elegant pleasure craft.” San 27 has a top speed of 36 knots and is able to sustain a cruising speed of 25 knots with 20 liters



per hour. The prototype - which has recently been presented - makes extensive use of solid wood for the decking and its coverage is made of aluminium. It is provided with a small bathroom and much room for the peaks. San 27 is a small jewel that already has its eyes further set to the future: "Since it is moderate in weight - continues Sangiovanni - the idea is to provide it with electric or hybrid engines and make it light, resistant and more sustainable." The skilled hands of Naval Activity's artisans take care of any details according to the requests; however, the innovative hull - starts off as thin while it broadens to the stern - remains fundamental. San 27 was projected as a tender to yachts and superyachts and studies for changes that aim to modify and improve this model are leading to captivating results. Tommaso Sangiovanni adds: "Our strength is the solution to any problem. Whatever problem the client submits to us, either big or small, we always manage to find the most suitable solution thanks to our artisans".

of strength for the Naval Activity, which remains the favourite among the companies that look after passengers transportation.

Now, to the innovative solutions: with the latest anti-Covid regulations compliance, the Naval Activity is supporting all nautical companies in the installation of coverage on monohull boats that operate during summer around the Gulf of Naples. The challenge is to create new outdoor seats for passengers while guaranteeing security and retractable coverage. "We are projecting a very particular bioclimatic retractable roof - Sangiovanni concludes - that can be closed in case of rain. The chosen material is again aluminium because it offers great advantages: it's easy to install and it is resistant and light. The coverage will be different for each boat because their dimensions and spaces vary; however, we're overcoming this pretty easily thanks to our artisans."

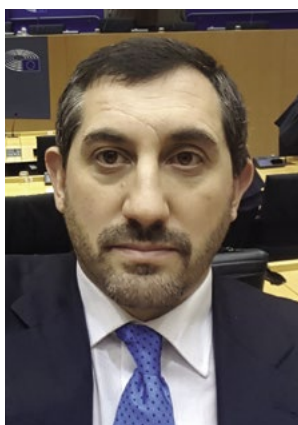


LA NAVE OCEANOGRAFICA MADE IN NAPOLI

LA STAZIONE ZOOLOGICA ANTON DOHRN SI CONFERMA
ECCELLENZA MONDIALE NELLA RICERCA SUL MARE
CON UN NUOVO PROGETTO UNICO NEL SUO GENERE

Bianca **d'Antonio**

Spicca il volo la Stazione Zoologica Anton Dohrn di Napoli. Già considerata un'eccellenza mondiale per la ricerca sul mare, la attende ora un nuovo balzo verso il riconoscimento del proprio prestigio. Recentemente ha ottenuto dal Miur un cospicuo finanziamento di 15 milioni di euro, di cui tre destinati alla costruzione di una nave oceanografica all'avanguardia.



infrastrutture del nodo nazionale dell'*European Marine Biological Resource Center* di cui la Stazione Zoologica è leader. Verranno acquisite strumentazioni e tecnologie di ultima generazione che consentiranno di mantenere una posizione di leadership nel panorama internazionale per la ricerca sul mare. Di questo finanziamento 3,4 milioni saranno dedicati alla costruzione di una nave oceanografica che sarà unica nel panorama nazionale".

Come verranno utilizzati questi 15 milioni?

Lo chiediamo a Marco Borra, direttore del Dipartimento Infrastrutture di ricerca per le risorse biologiche della Stazione Zoologica e responsabile scientifico del progetto.

"Il progetto che abbiamo presentato potenzierà le

Quali le caratteristiche e quando sarà pronta?

La nave sarà lunga 35 metri; il bando per la sua realizzazione è stato vinto dai Cantieri Navali Cilentani-Cantieri Schiavone. L'unità sarà accessoriata con strumentazione a contenuto altamente tecnologico e innovativo, in grado di effettuare attività di ricerca negli ambienti

marini costieri e del largo, operando con strumentazioni capaci di raggiungere profondità di 2.000 metri e oltre e di lavorare h24. La nave gestirà una strumentazione estremamente sofisticata e delicata come veicoli robotici filoguidati e veicoli autonomi e dovrà essere in grado di mettere a mare, tramite la sua attrezzatura di coperta, strumentazione molto pesante come un batiscafo. Inoltre, in un'apposita struttura metallica denominata "gondola", saranno installati strumenti per la mappatura dei fondali, la misurazione delle correnti e la georeferenziazione e tracciatura dei veicoli sottomarini. All'interno della nave troveranno spazio un laboratorio umido per almeno 3 persone, uno asciutto, minimo 3 persone e un laboratorio oceanografico e strumentazione robotica per altre tre persone: 10-12 ricercatori saranno ospitati in confortevoli cabine, oltre a quelle per l'equipaggio. La nuova nave sarà operativa per la fine del 2022".

Quale attualmente la principale attività della Stazione Zoologica?

La missione è la ricerca sui processi fondamentali della biologia, con specifico riferimento agli organismi



marini e alla loro biodiversità, in stretto legame con lo studio della loro evoluzione e della dinamica degli ecosistemi marini, attraverso un approccio integrato e interdisciplinare. Lo studio delle applicazioni biotecnologiche conseguenti è parte della missione dell'ente. Nel panorama degli enti di ricerca nazionali e internazionali, l'originalità deriva da alcune caratteristiche chiave come la co-esistenza di ricerca biologica ed ecologica; la capacità di avvalersi di un approccio multidisciplinare che include la genetica, la biologia cellulare e dello sviluppo, la fisiologia, l'ecologia e l'oceanografia; la capacità di esplorare e sviluppare metodologie e protocolli sperimentali. Oltre alle specifiche attività di ricerca, la missione della Stazione Zoologica è quella di offrire accesso all'utilizzo di organismi marini per la comunità scientifica internazionale e di fornire consulenza qualificata ad enti pubblici ed offrire formazione ad alto livello. Alla Stazione Zoologica Anton Dohrn fanno capo oltre 240 scienziati con profilo internazionale e caratterizzati da una elevata percentuale di ricercatori stranieri con una posizione permanente (provenienti da Olanda, Canada, Germania, Francia)".



THE OCEANOGRAPHIC SHIP MADE IN NAPLES

THE ANTON DOHRN ZOOLOGICAL STATION CONFIRMS ITSELF AS WORLD EXCELLENCE IN SEA RESEARCH WITH A NEW UNIQUE PROJECT

Anton Dohrn Zoological Station of Naples spreads its wings. It is considered to be a real excellence worldwide for its marine research. Now, it will take a new powerful leap towards the recognition of its undeniable prestige. Furthermore, only recently it has benefited from a conspicuous funding from the URM (University and Research Ministry) amounting to 15 million euro, of which 3 were destined to the building of a brand new research ship.

How will the 15 millions be invested?

We have asked this question to Marco Borra, director of the Research Infrastructures for the Biological Resources Department of the Zoologic Station and Scientific Director for the project.

"The project we have presented - he explains - will strengthen the infrastructures of the European Marine Biological Resource Center's national node, of which the Zoological Station is the leader. Latest generation equipment and technologies will be acquired, and they will allow the Zoological Station to hold a leadership position within the international scene of marine research. From this funding, 3.4 million euro will be engaged into the building of a research ship, which will be unique within the national scene."

About the research ship, which will be her characteristics and when will it be ready?

The ship will have a LOA of 35 meters; the notice for her creation was won by the Shipyard in Cilento, Schiavone Shipyard. It will be supplied with highly innovative and technological equipment that are able to carry out research activities within the coastal marine environment as well as offshore, operating with instruments that are capable of reaching more than 2.000 meters and working 24/7. The ship will also run extremely delicate and sophisticated equipment, such as autonomous and tethered robotic vehicles through the deck's machinery which is very heavy and could be compared to a bathyscaphe in weight. In addition, instruments dedicated to seabed

mapping, tide measurement, underwater vehicles for georeferencing and tracing will be installed in a dedicated metallic structure, known as "gondola". Inside the ship, there will be a wet and dry laboratory: the former will be able to host at least 3 people, the latter a minimum of 3. Furthermore, there will be an oceanographic laboratory and robotic equipment for 3 more people. This way, 10 to 12 researchers will be hosted in comfortable cabins, not to mention the ones for the crew. This new ship will be able to operate by the end of 2022."

What is the primary activity of the Zoological Station? Where does it excel and how many employees are there?

The Zoological Station's mission is aimed on the research on biology's fundamental processes, specifically on marine organisms and on their biodiversity. This is strongly linked to the study on their evolution and on the dynamics of the marine ecosystem, through an integrated and interdisciplinary approach. The study of the outcoming biotechnological applications is part of the institution's mission. In the outline of the national and international research, an institution's originality stems from some key features, like the co-existence of biological and ecological research, the ability to use a multidisciplinary approach that includes genetics, cellular and developmental biology, physiology, ecology and oceanography; also the capability to explore and develop experimental protocols and methods. In addition to specific research activities, the mission of the Zoological Station is to give access to the use of marine organisms for the international scientific community and to provide qualified advice to public institutions as well as offering high-level education. More than 240 scientists of international experience, of which a high percentage is constituted by foreign researchers with a permanent position coming from Holland, Canada, Germany and France".

BIGLIETTERIA

BUS

AEREA

FERROVIARIA



MARITTIMA

📍 Capri 📍 Ischia 📍 Procida 📍 Amalfi
📍 Positano 📍 Cilento 📍 Isole Eolie 📍 Malta
📍 Sicilia 📍 Ustica 📍 Sardegna 📍 Tunisia
📍 Isola d'Elba 📍 Sorrento 📍 Spagna 📍 Marocco



CAPITAN MORGAN



+39 081.5800340 / +39 081.5520889 +39 331.1830265

INFO@ONTANOTRAVEL.COM
WWW.ONTANOTRAVEL.COM





PORTO SALVO, UN CANTIERE DI FAMIGLIA

ATTIVO A TORRE ANNUNZIATA, LA SUA FORZA STA
NEL LAVORO DI RAFFAELE ESPOSITO E DEI SUOI FIGLI

Il mare è nel Dna di tutta la famiglia. Quel mare fonte di sacrifici ma soprattutto di soddisfazioni, come ha insegnato ai suoi tre figli Raffaele Esposito, storico ormeggiatore a Castellammare di Stabia, nell'area posta a ridosso della fonte dell'Acqua della Madonna. Il pontile Porto Salvo è un'istituzione, che la famiglia Esposito rinnova ogni giorno col proprio lavoro. Un lavoro che ha portato i tre figli, Gennaro, Antonio e Alessandro, ad impegnarsi in maniera più incisiva nella cantieristica. E così sei anni fa è nata l'idea di investire risorse ed energie in un cantiere, individuando l'area di riferimento nella vicina Torre Annunziata, in uno degli otto lotti ricavati dalla cessione dell'area dove operava Aprea Mare. È lì

che è sorto il cantiere Porto Salvo, 4.000 metri quadrati interni, altrettanti esterni, dove la famiglia Esposito ha profuso il proprio impegno al fine di dare un servizio completo alla clientela.

Porto Salvo a Castellammare di Stabia è anche una chiesa, eretta proprio per dare conforto spirituale ai tanti lavoratori del mare che hanno fatto la storia e la cultura della città stretta tra il Golfo di Napoli e la penisola sorrentina. Qui Raffaele Esposito è conosciuto da tutti grazie al suo ormeggio a due passi dalla fonte più nota dell'Acqua della Madonna. È apprezzato per la spontaneità, la carica umana e lavorativa. Quella carica che ha saputo trasferire nell'impresa oggi affidata ai figli.





PORTO SALVO, A FAMILY SHIPYARD

THE SHIPYARD IS OPERATING AT TORRE ANNUNZIATA; ITS STRENGTH LIES IN THE WORK OF RAFFAELE ESPOSITO AND HIS SONS

The sea is in the DNA of the whole family, and the sea itself has been a source of sacrifices and - most of all - achievements, just like Raffaele Esposito showed his children. Raffaele is a historical boatman from Castellammare di Stabia, specifically near the Acqua della Madonna water source. Porto Salvo dock is an institution that the Esposito family renews everyday with their work. This work has led the three children - Gennaro, Antonio and Alessandro - to be incisively engaged in shipbuilding. That is how three years ago, the idea to invest resources and energies in a shipyard was born, and the area close to Torre Annunziata was identified among the 8 subdivisions that had been obtained from the sale of Aprea

Mare area. That's where the Porto Salvo shipyard was born: 4.000 internal sqm as well as external. Here the Esposito family has invested their effort in order to provide 360° assistance to their clients. Porto Salvo is also a church in Castellammare di Stabia and it was erected to give spiritual comfort to the many sea workers

that have made the history and the culture of this city which lies between the Gulf of Naples and the Sorrento Peninsula. Here, Raffaele Esposito is known by everyone thanks to his dock located a few steps away from the most famous water source, Acqua della Madonna. He is appreciated for his spontaneity, his vitality and work strength, which he was able to pour into his enterprise that now belongs to his children.



EDUCATIONAL SPORT.eu



CIRCOLO NAUTICO STABIA



REAL YACHT CLUB CANOTTIERI SAVOIA



SAILING

**NAPLES IS READY TO
RUN WITH THE MARATHON**

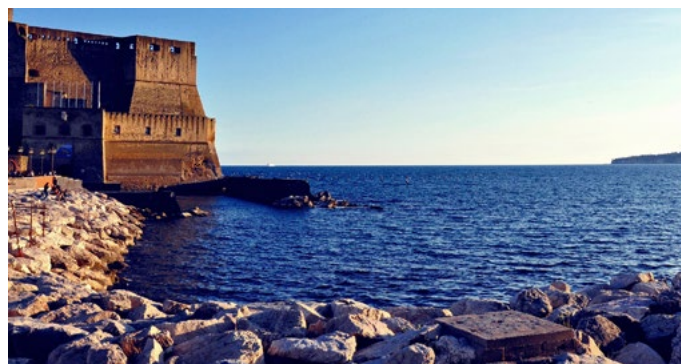


NAPOLI PRONTA A CORRERE CON LA MARATONA

FERVONO I PREPARATIVI PER LA PRIMA NEAPOLIS MARATHON DI DOMENICA 14 NOVEMBRE: IN PROGRAMMA ANCHE MEZZA E LE PROVE NON COMPETITIVE
LE BELLEZZE DELLA CITTÀ A FARE DA CORNICE ALLA PASSIONE DEI PODISTI

Napoli ritrova la maratona. Un abbraccio lungo 42,195 km, tra le perle di una delle città più belle del mondo. Uno spot per l'atletica leggera e per la terra di Partenope. Giorno fissato per il grande evento, domenica 14 novembre. A promuovere l'evento la SSD Neapolis Marathon, società composta da professionalità di spicco del mondo dello sport, uniti da un unico obiettivo: fare della gara napoletana una delle maratone più prestigiose di tutta Italia. E per partire con il piede giusto, gli organizzatori non hanno lesinato sforzi, studiando un percorso pianeggiante e ricco di bellezze: pur se restano ancora dei nodi da sciogliere sul tracciato ufficiale, di certo ci sono la partenza, il transito a metà gara (che varrà anche come traguardo per i partecipanti alla mezza maratona) e l'arrivo, tutti concentrati nella cornice di piazza del Plebiscito. Come certi sono i tratti individuati

sullo straordinario lungomare di via Caracciolo e una parte che costeggerà le acque del Golfo, per consentire agli atleti da un lato di godere di una vista unica e dall'altro di sfruttare una zona priva di saliscendi. Verrà istituito poi uno specifico Green Village dove si svolgeranno eventi di animazione, cultura e spettacolo all'insegna della tutela ambientale e del marketing territoriale, nel pieno rispetto dei protocolli in vigore per il contenimento dell'emergenza pandemica. La gara è inserita nel calendario delle manifestazioni promosse dalla Fidal (la federazione italiana di atletica leggera). Questo aspetto apre il tema delle collaborazioni, che sono un altro capitolo significativo della prima edizione della Neapolis Marathon: tra i partner istituzionali c'è il Comune di Napoli, che ha già affiancato la società organizzatrice negli aspetti di natura logistica, riguardanti in particolare la tracciatura del percorso e l'importantissimo argomento legato alla



sicurezza dei partecipanti. Tra le partnership spicca inoltre quella con la Events Project, un gruppo di professionisti giovani e dinamici che ha già firmato importanti eventi in Italia e all'estero. Come prezioso è l'apporto assicurato da realtà imprenditoriali come Cennamo Group, Gatorade e Pepsi Max.

Non solo maratona per una due giorni (sabato compreso) che si annuncia di festa e di grande coinvolgimento popolare. Come detto, accanto alla competizione sulla tradizionale distanza dei 42,195 km, ci sarà anche la mezza maratona, che si concluderà con il completamento del primo anello del percorso con partenza e arrivo da piazza del Plebiscito. Ma gli sportivi e gli appassionati che non hanno nelle gambe il fondo per completare diversi chilometri di corsa, non sono certo tagliati fuori. La SSD Neapolis Marathon

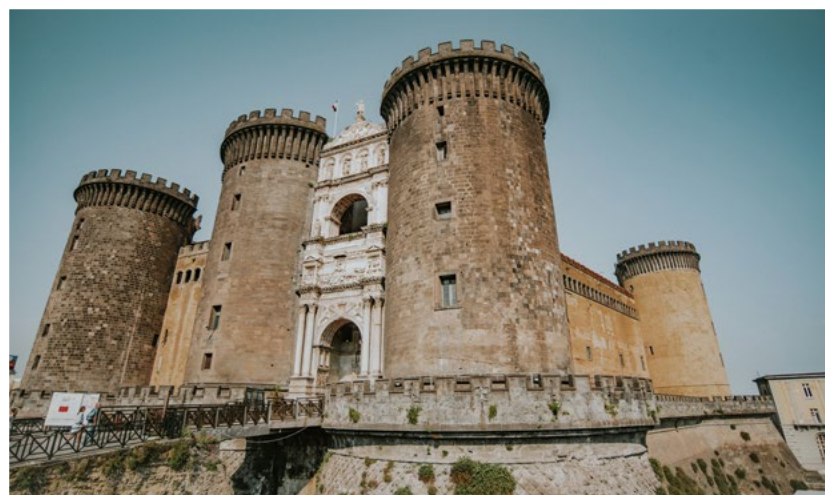
infatti ha pensato a tutti, affinché il 13 e 14 novembre sia una festa aperta ad ogni soluzione: in programma domenica 14 anche la Neapolis Sea Run, la competizione ludico-motoria su una distanza di 8 km; sabato 13 novembre invece sono previste la Neapolis Fast Walk e la Neapolis children & smiles, la prima a passo libero lungo un percorso di 10 km mentre la seconda si snoderà su un tratto di 2 km per i podisti in erba. Una scelta ampia, che rende già da subito la Neapolis Marathon un sicuro momento di aggregazione, dove sicurezza e divertimento sono assicurati. Il resto lo farà Napoli, che in fatto di accoglienza e bellezza non ha eguali. Anche per questo organizzatori e partner hanno previsto specifici pacchetti per gli atleti di fuori regione, che sceglieranno di trascorrere in Campania più giorni oltre a quelli riservati alle gare.

NAPLES IS READY TO RUN WITH THE MARATHON

PREPARATIONS FOR THE FIRST NEAPOLIS MARATHON TAKING PLACE ON SUNDAY 14TH OF NOVEMBER ARE IN FULL SWING. THE SCHEDULE ALSO INCLUDES A HALF-MARATHON AND A NON-COMPETITIVE RUN. THE BEAUTIES OF NAPLES' CITY WILL SERVE AS A SETTING TO THE RUNNERS' PASSION

Naples rediscovers the marathon: a 42,195km long embrace crossing the gems of one of the most beautiful cities in the whole world, setting a spotlight on athletics and on the parthenopean territory. The big event is scheduled for Sunday, the 14th of november. The SSD Neapolis Marathon - a society to which various international, high-profile sport professionals belong - will promote the event with the only purpose of making the neapolitan race one of the most prestigious marathons of the italian peninsula. In order to get off on the right foot, promoters have spared no efforts and have planned a flat route rich in beauties. The official track still has some knots to untie that concern the start, the mid-race path (which will represent the finish line for all

half-marathon participants) and the finish line, all centered in Piazza del Plebiscito. On one hand, some stretches - skirting the extraordinary promenade of Via Francesco Caracciolo and the Gulf's waters - have been confirmed - to allow the athletes to enjoy the unique view, while, on the other, they can take advantage of an area free of hilly.





A specific Green Village will be set up: a place where animation, culture and entertainment events will take place in the spirit of environmental protection and territorial marketing, in the full respect of protocols in force for the limitations applied during the pandemic emergency.

The race is included in the calendar of the events promoted by FIDAL (Italian Federation of Athletics): this aspect focuses on the theme of collaboration, which is another significant chapter of the Neapolis Marathon's first edition. Among the institutional partners it is possible to find the Municipality of Naples which has already supported the organising company with the logistic aspects concerning in particular the route tracking and the fundamental matter regarding the participants' security.

Among the engaged partnerships, the Events Project stands out: it is a group of young and dynamic professionals that has already been involved in many events in Italy and abroad. The Cennamo Group, Gatorade and Pepsi Max represent a precious contribution among entrepreneurial realities.

This event is not just about a marathon lasting a few days (Saturday included) with the only aim of



celebrating and gathering people. As previously mentioned, alongside the competition concerning the traditional 41,195km run, there will also be a half marathon which will be concluded with the finalisation of the first circular itinerary starting and finishing in Piazza del Plebiscito. However, the sporty and passionate who are not able to complete the run, will not be cut off: the SSD Neapolis Marathon hasn't left anyone out, making of the 13rd and 14th of november a celebration open to any solution. The Neapolis Sea Run is also included in the schedule on Sunday 14th and is a recreational-motor competition on an 8 km distance; on Saturday 13rd,

instead, Neapolis Fast Walk and Neapolis Children & Smiles are expected in the schedule: the former is free-walking along a path of 10 km, whilst the second unfolds along a path of 2 km for budding walkers. This vast choice makes the Neapolis Marathon a definite moment of togetherness, where safety and entertainment are guaranteed. The rest will be conveyed by Naples, a city of unprecedented beauty and hospitality. For this reason, partners and organisers have included specific packs for athletes of other regions who - besides attending the run - will get to choose to spend more than a day in Campania.

CENTO ANNI DEL CIRCOLO NAUTICO STABIA

IL SODALIZIO HA FATTO LA STORIA DELLO SPORT ITALIANO GRAZIE IN PARTICOLARE AI FRATELLI ABBAGNALE: "I NOSTRI SUCCESSI SONO NATI LÌ"

Marco **Caiazzo**

Bon compleanno al Circolo Nautico Stabia. Una celebrazione speciale, perché il 23 maggio 2021 è stato celebrato il centenario del club. Esattamente un secolo prima, nel 1921, a Castellammare di Stabia venne costituita l'associazione con sede in via Bonito, formata da "una palazzina in legno e muratura costruita a spese della società dei Magazzini Generali sulle banchine del porto di Castellammare di Stabia, allo scopo di creare nella gioventù stabiese la passione dello sport remiero", si legge nei verbali dell'epoca. Il 27 maggio venne approvato il primo statuto. Il primo equipaggio sceso in acqua in jole a quattro

era composto da Nino Natale, Paolo Scognamiglio, Carlo Vitelli, Nino Gaeta, timoniere Vincenzo Sorrentino, quest'ultimo diventato famoso, anni dopo, quale navigatore solitario e recordman delle distanze Castellammare-Roma e Roma-Tripoli percorse in canoa. Il primo allenatore fu il milanese Attilio Mercanti, all'epoca militare di leva a Salerno. Nel 1927 i tempi cambiarono e con loro il nome del circolo, che divenne Fascio Nautico Stabia. Negli anni Trenta arrivarono i primi successi, poi una profonda crisi, conseguenza della guerra. La rifondazione partì nel 1946, dove un gruppetto di soci "nello squallore di una saletta, seduti su casse vuote ed all'impiedi", decise di far risorgere il Nautico





e ripristinare decoro e importanza di rappresentatività nel ruolo delle relazioni ufficiali. Il

frutto di questo lavoro fu la vittoria nella regata nazionale di Siracusa del 21 agosto 1949 nel

4 jole esordienti. Negli anni Cinquanta il circolo consolidò la propria forza, anche grazie alla spinta che arrivava dalla città: erano quelli gli anni in cui Castellammare viveva ancora la stagione di affermata stazione turistica. Ma è a fine degli anni Cinquanta (1958) che con il canottaggio si cominciò a fare sul serio con la nomina ad allenatore di Arturo Cascone. Arrivarono successi a ripetizione, in coincidenza con un avvenimento che inciderà in misura determinante per la storia sportiva dello Stabia: l'inizio dell'attività remiera di un diciottenne di Pompei, studente del liceo classico "Plinio Seniore" di Castellammare: Giuseppe La Mura. È la svolta. I successi iniziano presto e in Italia sono numerosissimi, ma la vera gloria verrà data al Nautico da tre ragazzi che varcano la porta del club per la prima volta nel 1974, 1977 e 1981: sono Giuseppe, Carmine e Agostino Abbagnale, allenati proprio da La Mura, che dei tre è anche lo zio. Ben presto arrivano le prime affermazioni in campo internazionale, fino al primo titolo iridato del 1980 con Ciccio Esposito. L'anno successivo, 1981, inizia l'epopea dei fratelli Abbagnale e del timoniere Peppiniello Di Capua: mondiali, Olimpiadi, per gli Abbagnale è sempre medaglia d'oro.

Ed è proprio Giuseppe Abbagnale, oggi presidente

della Federazione Italiana Canottaggio, a fare gli auguri al circolo dov'è nato e che ancora frequenta: "Il centenario è un bel traguardo, probabilmente il circolo non ci arriva nelle migliori condizioni rispetto a quella che è stata la sua storia fino a pochi anni fa, e lo dico un po' a malincuore. Ma ci sono stati problemi derivanti da diversi fattori, speriamo si possa ripartire quanto prima", afferma il più famoso socio del sodalizio stabiese.

"Devo però dire anche che questo club a Castellammare è una entità poco valorizzata dalle istituzioni rispetto a quello che ha espresso e che potrebbe continuare a esprimere nel prossimo futuro. Il corpo sociale è sempre compatto nella difesa di questa eccellenza, peccato che le istituzioni non lo siano altrettanto. Non dimentichiamo che il circolo ha una valenza sportiva ma anche sociale, perché permette ai ragazzi di fare sport gratuitamente o con cifre molto basse. Cosa serve per il futuro? Una iniezione di fiducia da parte di tutti: politici, dirigenti, ex atleti. Il Circolo Stabia per me è una seconda casa, c'è stato un lungo periodo in cui passavo più ore lì che con i miei genitori. Avevo diverse ore di allenamento, ma al di là dello sport, ero e sono felice di frequentare il club, di passare le mie giornate con i compagni del canottaggio. Tutta la mia vita si svolgeva lì. In futuro spero di frequentare il circolo di più, dopo il mio impegno con la federazione". Al consiglio direttivo, Abbagnale augura di "fare il miglior lavoro possibile per il circolo. Siamo più di un monumento, nel corso di questi anni abbiamo saputo esprimere grandi eccellenze: atleti che sono diventati dirigenti e allenatori affermati, uomini che hanno avuto brillanti carriere extrasportive".

100 YEARS OF STABIA NAUTICAL CLUB

THIS PARTNERSHIP HAS MADE THE HISTORY OF THE ITALIAN SPORT THANKS TO THE ABBAGNALE BROTHERS: "IT IS THERE THAT OUR SUCCESS SAW THE LIGHT"



A Happy Birthday to the Stabia Nautical Club: it is a special celebration. On the 23rd of May 2021, the centenary of the club was celebrated. Exactly one century ago the society based in Via Bonito was established in Castellammare di Stabia in 1921: it was located in "a wooden building and the walls were built by the Magazzini Generali society on Castellammare di Stabia's docks. The aim was to create within the Stabia youth the passion for rowing", as it is possible to read on the records of those times. On May 27th, the first Statute was approved. The first crew went to the sea with a four-oar ials and it was composed by Nino Natale, Paolo Scognamiglio, Carlo Vitelli, Nino Gaeta and Vincenzo Sorrentino (at the helm) who became very popular in the following years and was known as a solitary sailor and recordman for canoeing long distances from Castellammare to Rome and from Rome to Tripoli. The first coach was born and bred in Milan in the person of Attilio Mercanti who, at the time, belonged to the military service in Salerno. Times changed as 1927 came along: with them, the club also changed its name to Fascio Nautico Stabia. The first achievements came along during the 30's, before a profound crisis due to the War.

The refoundation began in 1946, where a small group of partners who met "in a miserable room while sitting on empty boxes or staying upright", decided to rise the Club and to restore its dignity and importance as a representative role within official relations. The outcome was the gained victory for the four-oar ials rookies at the Syracuse National Regatta on August 21st, 1949.

In the 50's, the Club reinforced its strength also thanks to the City's impulse: those were the years in which Castellammare was still an affirmed touristic location. However, it was only in 1958 that canoeing became a serious matter, particularly after Arturo Cascone's appointment as coach; achievements began to flow and conceded with an event that would decisively impact Stabia's sport history: the beginning of a 18 years old rower's career, Giuseppe La Mura, born in Pompeii and student at the "Plinio Seniore" highschool in Stabia.

His arrival is a turning point. He started collecting achievements pretty soon, especially in Italy; nonetheless, the Club's glory was given by 3 guys that walked through its door for the first time in 1974, 1977 and 1981: Giuseppe, Carmine and Agostino Abbagnale. They were all trained by La Mura, who happened to be their uncle, too. The first victories



were achieved very soon within the international field, until Ciccio Esposito gained the first world title in 1980. The following year, 1981, the saga of the Abbagnale brothers and the helmsman, Peppiniello di Capua, begins: as they win at Championships and Olympics, the golden medal is always served. It is Giuseppe Abbagnale, precisely - who is nowadays president of the Italian Rowing Federation - to celebrate the Club on its birthday, the place where he was born and in which he still hangs around. The most famous partner of the Stabia society affirms: "The centenary is a great milestone. With a heavy heart, I have to admit that, probably, the Club hasn't reached this stage in the best possible conditions, especially if we consider its history up until a few years ago. However, there have been problems caused by different factors. Hopefully, we'll be ready to start again soon". He continues: "I must mention that this Club in Castellammare is undervalued by the institutions if we consider what it delivered and could continue to deliver in the near future. The social body has always

been united in defending this excellence and it is a shame that institutions haven't done the same. Let's not forget that this Club not only is it significant for sports, but also for society; in fact, it allows kids to play sports for free or for a low figure. What does the future need? An injection of trust coming from everyone: politicians, managers, ex athletes. The Stabia Club is, for me, a second home. There's been a long period in which I spent more time there than with my parents. I used to train for several hours a day, but apart from that, I was and still am happy to attend the Club and spend my days with my rowing companions. My whole life unfolded there. In the future, I hope to hang around in the Club more, especially after my commitment with the federation". During the Board of Direction, Mr. Abbagnale makes a wish: "to do the best job for the Club. We are more than a monument. During the course of these years we have managed to convey various excellencies: many athletes have become managers, known coaches and men who have had brilliant non-sporting careers."



NAPOLI E LA VELA PERDONO UN GIGANTE

L'ADDIO A PIPPO DALLA VECCHIA, PRESIDENTE BENEMERITO
DEL REALE YACHT CLUB CANOTTIERI SAVOIA

Marco **Caiazzo**

Pippo Dalla Vecchia non c'è più. Il presidente benemerito del Reale Yacht Club Canottieri Savoia, per moltissimi anni condottiero del circolo napoletano, se n'è andato nella sua casa di Pozzuoli, per l'aggravarsi di alcuni malanni. Avrebbe compiuto 91 anni l'8 giugno.

È stato moltissime cose, Pippo. Per il sodalizio di Santa Lucia, soprattutto il presidente che più di tutti ha lasciato un solco. La sua storia s'intreccia a quella del Reale Yacht Club Canottieri Savoia fino a fondersi. Furono una sola cosa dal 1991 al 2013, nei ventidue anni della sua presidenza.

Fu Pippo a risollevare le sorti del Savoia dopo la drammatica crisi degli anni Ottanta. Con un colpo di vento spazzò via le carte da gioco, riqualificò la sede sociale,

riaccese l'entusiasmo e riaffermò l'orgoglio dell'appartenenza, puntando tutto sull'ospitalità e sullo sport.

Con lui, il Circolo Savoia riprese a vivere. Le vecchie regole della vita sociale mai codificate da statuti e regolamenti del club vennero rispolverate. Si ricominciò a cena con giacca e cravatta, i telefonini spenti, le signore accompagnate e la politica tenuta fuori dal Circolo, che grazie alla sua opera oggi ha soci inseriti ai più alti livelli della società.

Fu lui nel 1997 a decidere di ritornare alla vecchia denominazione riappropriandosi così dell'appellativo di "Reale", scomparso nel 1946 dopo l'esito del referendum istituzionale.

Fu lui, Pippo, a lanciare la sfida in Coppa America con Mascalzone Latino, che nella campagna del 2003

portò nel mondo il guidone bianco blu.

Fu lui a ricevere, nel 2002, il collare d'oro al merito sportivo nella sede del Coni. Ma soprattutto fu lui a volere il trofeo Marcello Campobasso, forse la cosa che più l'ha reso orgoglioso: grazie a Pippo, ogni anno la banchina di Santa Lucia si colora ospitando giovanissimi velisti di tutto il mondo. Avrebbe voluto un evento simile per ricordare il suo amico fraterno Carlo Rolandi, scomparso

pochi mesi fa. Si rivedranno in altri mari, e si racconteranno ancora gli aneddoti di un secolo di vela e di sport.

"Pippo oltre ad essere stato 'il presidente' del Savoia ne è stato un vero padrone di casa: per tutti gli ospiti e i soci aveva una storia, un aneddoto o una leggenda da raccontare e tutto controllava con un'attenzione meticolosa: dalla terrazza sempre fiorita alla cucina di cui padroneggiava i più nascosti segreti", è il ricordo dell'attuale presidente del Circolo Savoia, Fabrizio Cattaneo della Volta. "Da Pippo abbiamo imparato tutto".

"Lo ricordo in una delle nostre cene nella sua casa di Pozzuoli affacciata sul mare, carta e penna alla mano, a programmare, nei minimi dettagli, eventi sportivi a dispetto della sua veneranda età. Ma in quel corpo



sconfitto dal tempo e dagli acciacchi albergavano una mente lucidissima e una memoria elefantiaca", dice il presidente della Lega Navale di Napoli, Alfredo Vaglieco. Per il presidente della Federvela, Francesco Ettore "a noi resta il compito di onorarne la storia e la memoria in ogni bordeggio della vita". E se il presidente della V Zona Francesco Lo Schiavo sottolinea il "trascinatore per tutte quelle sfide che

hanno negli anni valorizzato Napoli ed il suo campo di regata", il presidente del Coni, Giovanni Malagò, ricorda il "gentiluomo dello sport. Per me era soprattutto un caro amico. Lo avevo sentito anche recentemente. Gli avevo promesso che sarei andato a trovarlo al circolo non appena fosse finita questa pandemia. Pippo ha dedicato la sua vita allo sport prima da atleta e poi da dirigente. Aveva Napoli e la vela nel cuore ma tutti gli dobbiamo qualcosa. Di lui ricorderò sempre la signorilità e l'entusiasmo". "Quante litigate, ma quanto ci amavamo e rispettavamo – ricorda il presidente del Circolo Italia, Roberto Mottola di Amato - una pietra miliare, un mastino pronto ad abbaiare ma di una generosità fuori dal comune. Era passione, competenza, memoria elefantiaca, determinazione, volontà, caparbieta".



NAPLES AND SAILING LOSE A GIANT

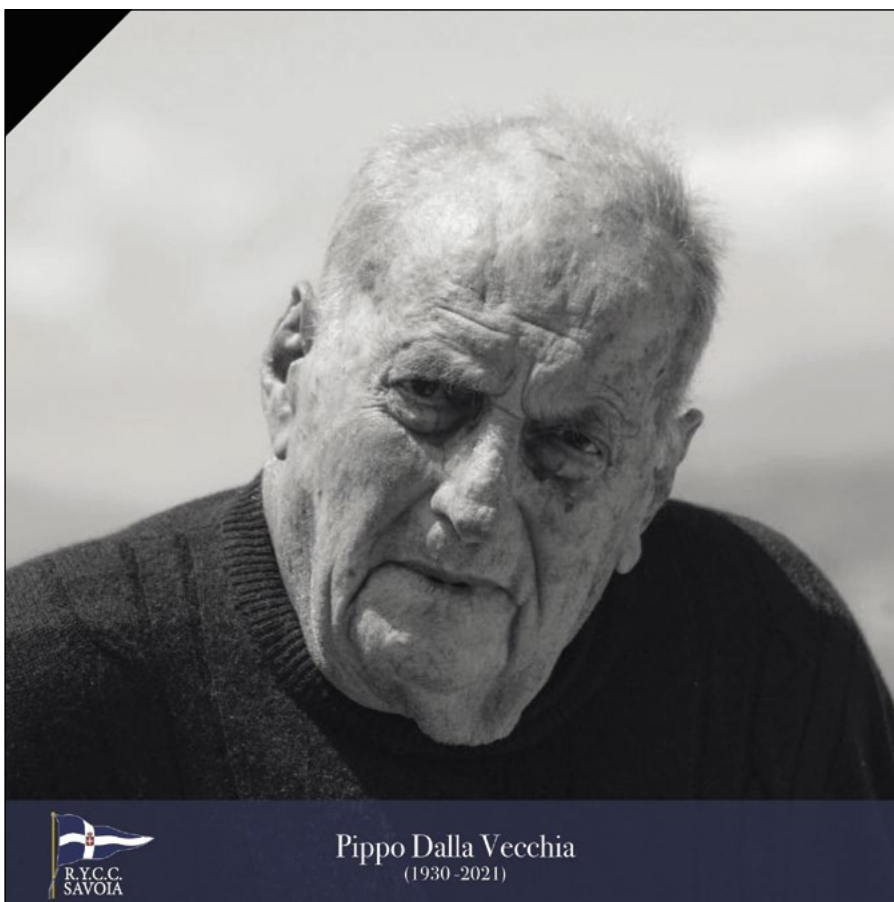
FAREWELL TO PIPPO DALLA VECCHIA, PRAISEWORTHY PRESIDENT
OF THE ROYAL SAVOY ROWING YACHT CLUB

Pippo Dalla Vecchia is gone. The praiseworthy president of the Royal Savoy Rowing Yacht Club, who led the neapolitan club for many years, has died in his house in Pozzuoli, after his diseases worsened. He would have been 91 years old on June 8th.

Pippo represented many things, especially because he left an impact within Santa Lucia's society. His story is so intertwined with the Royal Savoy Rowing Yacht Club to the point of merging with it.

Pippo and the Club were a unique entity during his 22 years long presidency (1991-2013): the president resurrected the Savoy's fortune after the 80's dramatic crisis. He changed the whole organisation to the roots, upgraded the social seat, reignited enthusiasm, and reaffirmed the pride of ownership setting the aim on sports and hospitality.

Thanks to his contribution, the Savoy Club started living again. The old social rules that were never codified by statutes or laws were finally brushed up: at dinner, men started wearing jackets and ties again, they turned off their phones; women were escorted and politics was kept out of the Club. Because of Pippo's work, many of his partners now belong to the high-level society. In 1997, he decided to go back to the old designation, reclaiming the "Royal" title that disappeared right after the institutional referendum outcome back in 1946. He threw down a challenge at the American Cup with "Mascalzone Latino" (Latin Rascal), introducing to the world the white and blue burgee during the 2003 campaign. In 2002, Pippo received the golden merit collar for sports at the Italian National Olympic Committee. He strongly wanted the Marcello Campobasso trophy, which may be the accomplishment that made him



prouder: thanks to Pippo, Santa Lucia's dock bursts with colours every year to welcome young rowers from all over the globe. He had wished to arrange a similar event to remember his late friend, Carlo Rolandi, who died a few months ago. They will meet in other seas and they will talk about the stories that made one-century worth of rowing and sport. "Other than being 'the president' of the Royal Savoy Rowing Yacht Club, Pippo was the master of it; he used to always have a story, an anecdote or a legend to tell his guests and partners and he exercised meticulous control on everything: from the ever-flowery terrace to the kitchen, in which he mastered the most hidden secrets". This is what the actual president of the Savoy Club - Fabrizio Cattaneo della Volta - remembers: "We have learnt everything from Pippo". The Naval League of Naples' president Alfredo



Vaglieco, admits: "I remember him from one of our dinners at his house in Pozzuoli that faced the sea, while he was holding a pen and a paper in his hand and kept planning sports events in great detail, despite his venerable age. However, in that very body - beaten by the passing of time, aches and pains - inhabited the clearest mind and the greatest memory." The president of Federvela, Francesco Ettorre, adds: "now, we have the task to honor the history and the memory in each traverse of our lives". If Francesco Lo Schiavo - V Zona president - highlights that "Pippo was the driving force for all those challenges that, through the years, have enhanced Naples and its regatta course", the CONI president, Giovanni Malagò, remembers him as "the sports gentleman." - And continues - "he was especially a good friend of mine and I had talked to him just recently. I promised him that I would go see him at the Club as soon as the pandemic would be over. Pippo dedicated his life to sports in the capacity of an athlete, first, and after as a manager. Rowing and Naples were in his heart, and all of us owe him something. I will always remember his refinement and



enthusiasm". The president of Club Italia, Roberto Mottola di Amato, recalls: "we used to fight all the time, but we dearly loved and respected each other. He was a milestone, a hound that was always on the verge of barking but still had an out-of-the-ordinary generosity. He represented passion, responsibility, great memory, determination, will and stubbornness".



VELA, L'ITALIA VERSO LE OLIMPIADI

IL PRESIDENTE DELLA FEDERAZIONE ETTORE: "FAREMO GRANDI COSE". LE GARE IN MARE AL VIA DAL 25 LUGLIO

Marco **Caiazzo**

Verso le Olimpiadi di Tokyo 2021. I Giochi rinviati lo scorso anno si disputeranno dal 23 luglio all'8 agosto: due settimane di grandi gare per l'evento sportivo più importante del mondo. Sarà un susseguirsi di sfide no stop che interesserà da vicino l'Italia in tutti gli sport. Tra quelli più attesi per il nostro Paese c'è la vela, che metterà sul tavolo sei carte: il 470 femminile con Elena Berta e Bianca Caruso; il 470 maschile con Giacomo Ferrari e Giulio Calabrò; l'ILCA 6 femminile con Silvia Zennaro; il Nacra 17 misto con Ruggero Tita e Marianna Banti; l'RS:X maschile di Mattia Camboni e l'RS:X femminile di Marta Maggetti. Le gare in mare inizieranno il 25 luglio, servirà spirito di

adattamento perché - causa pandemia - gli allenamenti saranno ridotti e lo stesso arrivo degli atleti, un tempo ampiamente anticipato, avverrà a ridosso delle regate. Francesco Ettore, presidente Federazione Italiana Vela, ci racconta le tappe di avvicinamento alle regate olimpiche che si disputeranno nelle acque di Enoshima. "I Giochi di Tokyo 2020 hanno avuto una storia travagliata legata alla pandemia che ha colpito il mondo, ma sono convinto che potranno essere occasione di una grande rinascita collettiva".

Presidente, la squadra italiana è pronta?

"Si tratta di una delegazione emersa da oltre quattro anni di preparazione e risultati, un percorso passato

per qualifiche e selezioni, e ha una novità rispetto al passato: non siamo presenti in tutte le dieci discipline olimpiche della vela. Portiamo ai Giochi sei equipaggi, nove atleti in tutto (cinque donne e quattro uomini), in quattro classi che rappresentano sei discipline: il doppio 470 maschile e femminile, il catamarano misto foiling Nacra 17, l'ILCA 6 (ex Laser Radial) femminile, e i due windsurf RS:X maschile e femminile".

Nella grande maggioranza delle discipline, si tratta di equipaggi emersi nel quadriennio con risultati di vertice.

"E questo ci fa ben sperare nell'ottica di un piazzamento sul podio olimpico. Ruggero Tita e Caterina Banti hanno vinto mondiali ed europei, Mattia Camboni è vicecampione europeo e mondiale 2021,



Elena Berta e Bianca Caruso sono bronzo mondiale 2021. A essi aggiungiamo Giacomo Ferrari e Giulio Calabrò e Marta Maggetti che sono stabilmente nei primi dieci al mondo, e infine Silvia Zennaro, che ha dalla sua l'esperienza dei Giochi di Rio 2016".

Sognare una medaglia è possibile?

"Siamo convinti con lo staff tecnico di aver preparato una Olimpiade nella quale la vela azzurra possa essere protagonista. Ce lo auguriamo per i ragazzi, i tecnici, il lavoro intenso di questi anni, e anche perché l'Olimpiade è una straordinaria vetrina per promuovere il nostro sport, unico e bellissimo. Invito tutti gli

appassionati a seguire i velisti azzurri: li ripagheranno con grandi prestazioni!".



SAILING: ITALY IS CLOSE TO THE OLYMPICS

ETTORRE, THE FEDERATION'S PRESIDENT STATES: "WE WILL DO GREAT THINGS". RACES AT SEA TO START ON JULY 25TH

The road is set towards the Tokyo Olympics 2021. Last year's postponed games will be disputed from the 23rd of July to the 8th of August; a great two-weeks competition for the most important sporting event in the whole world. Italy will be involved in a sequence of non-stop challenges concerning all sports. Among the most eagerly awaited for our Country is sailing, which is expected to lay six cards on the table: the Women's 470 with Elena Berta and Bianca Caruso; the Men's 470 with Giacomo Ferrari and Giulio Calabrò; the Women's ILCA 6 with Silvia Zennaro; the Mixed Nacra 17 with Ruggero Tita and Marianna Banti; the Men's RS:X with Mattia Camboni and the Women's RS:X with Marta Maggetti.

Competitions at sea will start on July 25th and, because of the pandemic, adaptability will be required: in fact, trainings will be reduced and the athletes' arrival - which was once well ahead of the schedule - will be scheduled close to the start of regattas.

Francesco Ettorre, president of the Italian Sailing Federation, tells us about the stages in the run-up of the olympic regattas which will be disputed in the Enoshima waters. "The 2020 Tokyo Games have been the protagonists of an incredibly troubled event due to the pandemic that involved the whole world. However, I am certain that this unfortunate matter will allow an enormous collective rebirth".

President, is the Italian team ready?

The delegation comes from four years of training and achievements; the road has been dotted by qualifications and selections and carries innovation, if we compare it to the past years: we're not present in all of the 10 sailing olympic events. We will take 6 crew to the Games, nine athletes in total (5 women and 4 men), in 4 groups that represent six disciplines: the double Men and Women 470, the mixed foiling Nacra 17 catamaran, the Women's ILCA 6 (ex Laser Radial) and the two Men and Women RS:X windsurfs."



In the vast majority of disciplines, we're talking about teams that have emerged from a four-year period with top-results.

"This gives me hope for a place at the olympic podium. Ruggero Tita and Caterina Banti have already won the World Championship and European Championships; Mattia Camboni is an european vice-champion and a 2021 world champion; Elena Berta and Bianca Caruso have gained bronze in 2021. To all of them, we should also add Giacomo Ferrari, Giulio Calabrò and Marta Maggetti who are permanently in the world's top 10, and, finally, Silvia Zennaro, enriched by the 2016 Rio Games experience.

Do you think it's possible to dream of a medal?

"We are certain, along with our technical staff, to have prepared for the Olympics in such a way that our blue sails could be the protagonist. We are hopeful of that for our guys, our coaches, our hard work through these years and - nonetheless - also because the Olympics are an extraordinary window that could promote our unique and amazing sport. I invite all those who have this passion to follow our sailors: they will reward you with great performances!"

MV 29

T.



MV MARINE

Via Vesuvio, 25

80035, Nola (NA)

Ph. +39 0815116001

info@mvmarine.it

www.mvmarine.it



OceanoMare

g r o u p

**FINE PROVISIONING
FOR YACHTS**



Via Caracciolo, 13 - 80122 Naples (Italy)
Tel.: (+39) 081.96333305/6 - (+39) 335.6787907

info@oceanomaregroup.com - www.oceanomaregroup.com