

## Rassegna del 19-02-24

### TRAGHETTI

19/02/24	<b>Libero Quotidiano</b>	14	Così vivono i "barboni" del mare - I marinai rimasti senza nave Sono i "barboni del mare"	<i>Dell'Orto Alessandro</i>	1
19/02/24	<b>Repubblica Affari&amp;Finanza</b>	17	Kraftwerk. Il collo di bottiglia del Mar Rosso (per ora) non soffoca l'Europa	<i>Nanni Carlo</i>	4

### CROCIERE

19/02/24	<b>La Provincia Edizione Nazionale</b>	2	Crociere, numeri in aumento: sarà ancora record - Crociere, l'Italia vicina alla soglia dei 14 milioni di passeggeri	<i>Geggi Daria</i>	5
----------	--	---	--	--------------------	---

### ARMATORI E CANTIERI NAVALI

19/02/24	<b>Giorno - Carlino - Nazione Economia&amp;Lavoro</b>	9	Un mare di lusso Le barche dei vip prendono forma a Senigallia	<i>Bellagamba Vittorio</i>	10
19/02/24	<b>Mattino Napoli</b>	31	Chiude Nauticsud numeri da record «Ora i posti barca» - «Nautica, ora la svolta»	<i>Pane Antonino</i>	13
19/02/24	<b>Secolo XIX</b>	15	Cantieri navali, difesa e underwater Gli stati generali della navalmeccanica	...	15

### PORTI E LOGISTICA

19/02/24	<b>Giorno - Carlino - Nazione Economia&amp;Lavoro</b>	17	Via ai lavori sui terminal Comincia dal porto il futuro di La Spezia - La Spezia si trasforma per attirare il turismo vip	<i>Gabbiani Vimal_Carlo</i>	16
19/02/24	<b>Metropolis</b>	2	Nauticsud 2024, boom di affluenza per il salone della nautica	<i>Boccia Alessandra</i>	19
19/02/24	<b>Provincia di Civitavecchia</b>	2	Pressioni a Musolino, indagine della Dda - Pressioni a Musolino e Tedesco, indaga la Dda	...	21
19/02/24	<b>Quotidiano del Sud L'Altravoce dell'Italia</b>	11	Nautica da diporto Napoli scommette su nuovi posti barca - Diporto, capitali privati e fondi pubblici Napoli scommette su nuovi posti barca	<i>Procaccini Enrica</i>	23
19/02/24	<b>Repubblica Roma</b>	8	Porto di Civitavecchia la sfida dei container tra extracosti e ritardi - Porto di Civitavecchia è sfida sui container La crisi del Mar Rosso pesa su ritardi e costi	<i>Occorsio Eugenio</i>	25
19/02/24	<b>Resto del Carlino</b>	16	Marinara, il porto che faceva sognare adesso è in vendita - Il porto mai decollato Burrasca finanziaria e isolamento: il conto Marinara è in vendita	...	28
19/02/24	<b>Secolo XIX Savona</b>	18	Nuova viabilità in porto, battesimo per lo svincolo	<i>G. v.</i>	30

**MARINAI ALLA DERIVA**

DS9605 DS9605  
**Così vivono  
i "barboni"  
del mare**

**ALESSANDRO DELL'ORTO**  
a pagina 14

# I racconti del Comitato Welfare dei marittimi I marinai rimasti senza nave Sono i "barboni del mare"

Vengono da Paesi lontani, lavorano per mesi solcando gli oceani. Ma se per beghe dell'armatore il cargo si ferma, restano a terra e non sanno come vivere. Le loro storie

dall'inviato a Ravenna

**ALESSANDRO DELL'ORTO**

■ Li vedi spuntare qua e là, dai ponti delle navi cargo ormeggiate qui al porto di Ravenna, e poco dopo sono già spariti nel nulla. Li riconosci dalle tute colorate, sono per lo più filippini, cinesi, russi e li chiamano gli *invisibili del mare*. Vivono otto mesi l'anno in acqua cavalcando il mondo, stanno lontani dalle famiglie e la loro casa è la valigia, sempre pronta a essere riempita. È come se non esistessero, però senza di loro sarebbe l'economia mondiale a non esistere, o quanto meno a fermarsi. Ma quella che già è una vita dura, per gli invisibili, rischia di diventare un incubo quando - senza preavviso - diventano i *barboni del mare*. Basta che l'armatore della nave su cui lavorano vada in difficoltà economiche e dichiari il fallimento - e succede più spesso di quanto immaginiamo - che loro, indipendentemente che siano mozzì o comandanti, vengono lasciati soli nel porto in cui si trovano in quel momento: senza stipendio, senza viveri, senza luce e riscaldamento. Senza un biglietto aereo per tor-

nare a casa, che è quasi sempre dall'altra parte del pianeta.

Ecco perché nel 2006 il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (su iniziativa dell'Ammiraglio Raimondo Pollastrini) ha fondato il Comitato Nazionale di Welfare della Gente di Mare, che poi ha dato vita a 26 sezioni territoriali. «Questo di Ravenna è nato il 23 febbraio 2009 - racconta il capitano Carlo Cordone, storico presidente del Welfare locale - e ci occupiamo dell'accoglienza e dell'assistenza dei marittimi». Il porto di Ravenna - un canale di 12 km di banchine lontano dal centro abitato - ospita in media 3.000 navi l'anno e circa 100.000 marittimi, ma la struttura particolare dell'area ha sempre creato difficoltà nel collegamento con la città, tanto che nel 2008 era considerato da black list.

## LA TRASFORMAZIONE

«Non c'erano autobus, non c'era niente. Oggi invece abbiamo un nostro servizio navetta di minibus che abbiamo donato a Stella Maris (l'associazione internazionale che è il braccio operativo del Welfare, nata nel

1920 e presente in 328 porti nel mondo per l'assistenza spirituale, materiale e sociale ndr) - spiega Cordone -. Tra i tanti modi per raccogliere fondi, oltre ai contributi dell'Autorità di Sistema Portuale e di Fondazioni bancarie o all'autotassazione dei membri del Comitato Stesso, mi sono inventato una specie di donazione da chiedere alle navi che entrano in porto: 15 euro che a fine anno ci permettono di avere 30, 40 mila euro da investire sui trasporti. In aggiunta ai minibus, poi, abbiamo preparato dei pass che, presentati all'autista dei pullman, permettono di viaggiare gratis grazie a un accordo con le linee degli autobus di Ravenna. Così i marittimi di passaggio possono andare in città a fare la spesa, comprare regali, o fermarsi alla Stella Maris per distrarsi, pregare, parlare con le proprie famiglie attraverso Skype. La cosa più



importante è far capire loro, ragazzi che spesso hanno due lauree, gente che ha studiato ma nel proprio Paese non ha alternative e si adatta a fare il cameriere a bordo delle navi pur di avere uno stipendio fisso per poter aiutare la famiglia, che non sono soli».

Accoglienza, ma non solo. Il grande lavoro del Welfare è garantire assistenza e supporto nelle emergenze. «Quando muore un marittimo, se non c'è nessuno che si preoccupa della salma, questa stessa viene messa in una fossa comune. E la famiglia, oltre al grande dolore della perdita, non ha neanche un posto dove andare a piangere il proprio padre, il proprio figlio, il proprio fratello. Noi riusciamo a rimpatriare le salme alle famiglie e a contribuire assicurando le loro paghe di qualche mese». Situazioni complicate, delicate, difficili da gestire. Come quando, nel luglio 2020, un marittimo filippino di 26 anni (Qu Xue Jun) imbarcato sulla Asia Pear V battente bandiera di Singapore, è caduto in sale macchine facendo un volo di 8 metri e si è rotto il bacino e una gamba. Il comitato Welfare è intervenuto offrendo assistenza linguistica in ospedale e poi, dopo l'operazione, pagandogli un albergo per un mese mentre faceva la riabilitazione. Infine, offrendogli il biglietto aereo per tornare a casa.

Il momento più difficile, ovviamente, è stato nel periodo del Covid. «Gli unici che continuavano a lavorare erano i marittimi. Le navi non si sono mai fermate e loro, a

bordo da un anno senza la possibilità di fare le ferie o farsì dare il cambio dai colleghi, non riuscivano a scendere a terra perché non erano vaccinati. E qui il Comitato Welfare di Ravenna è intervenuto in una maniera determinante, grazie soprattutto all'Asl dell'Emilia Romagna che ci ha permesso di vaccinare i marittimi e liberarli».

Ma il lavoro più delicato e impegnativo del Welfare, economicamente e umanamente, è quando qualche cargo viene abbandonato in porto e c'è da aiutare i *barboni del mare*. È successo nel 2010 con gli equipaggi (17 marittimi) delle navi Mv Servet Ka, Berkan B, Ayko2 e Mv Zodiac (tutti rimpatriati in 5 giorni senza dover aspettare i tradizionali 4 mesi) e nel 2014 con le navi russe Delphinus, Volgo Don 217 e Stas (35 marittimi in tutto, assistiti e poi rimpatriati). L'operazione più complicata, però, è stata quella dell'estate 2020, quando le navi Gobustan e Sultan Bey sono state sequestrate in porto a Ravenna.

#### LE NAVI SEQUESTRATE

«L'armatore era nato in Azerbaigian ma era naturalizzato turco e aveva 130 imbarcazioni: quando è stato arrestato da Erdogan con l'accusa di aver appoggiato gli ideatori del fallito colpo di stato del 2016, però, le banche gli hanno voltato le spalle si è ritrovato senza fondi, non riuscendo più a pagare i fornitori - ricorda Cordone - A bordo c'erano 27 lavoratori, 27 padri di famiglia azeri dell'Azerbaigian lascia-

ti soli, senza viveri né gasolio e senza la possibilità di scendere a terra per il Covid. Gli abbiamo garantito cibo, luce e aria condizionata almeno di notte. Il problema è che i marittimi sono ingenui come bambini, non credevano che l'armatore li avesse mollati così e non volevano dichiarare lo stato di abbandono che avrebbe fatto scattare le assicurazioni. Sono riuscito a convincerli solo grazie all'aiuto dell'ambasciata dell'Azerbaigian. Dopo tre mesi, finalmente, abbiamo prenotato un volo, abbiamo organizzato le vaccinazioni e i tamponi e li abbiamo portati in aeroporto».

Ma non era finita lì. Anzi. «Sono tornato a casa, ho acceso la televisione e mi è crollato il mondo addosso: era scoppiata la guerra in Azerbaigian. Ho detto: "Padreterno, ora tocca a te". La mattina seguente, per fortuna, mi hanno confermato che il volo non era stato cancellato e poco dopo ho ricevuto la telefonata del comandante che mi ha detto in lacrime: "Siamo a bordo, stiamo per decollare". È stata una gioia immensa, un'esplosione di felicità per loro. Questa esperienza è stata veramente formidabile per me. E come marittimo mi sono sentito realizzato per aver fatto qualcosa di bello per i miei colleghi, per i miei amici. Per quello che è questo tipo di attività». La preziosa attività del Comitato Welfare della Gente di Mare, che accoglie gli *invisibili* e salva i *barboni*.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





La nave Gobustan, sequestrata e abbandonata nel porto di Ravenna nell'estate 2020: i marittimi che erano a bordo erano dell'Azerbaigian



A sinistra alcuni "barboni di mare" della Berkan B, nave turca abbandonata a Ravenna nel 2010, mentre si dividono la spesa. Qui sopra Carlo Cordone, presidente del Comitato Territoriale per il Welfare della Gente di Mare di Ravenna

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44259 - L.1979 - T.1979



## Kraftwerk

DS9605

DS9605

# Il collo di bottiglia del Mar Rosso

## (per ora) non soffoca l'Europa

Carlo Nanni

**A** volte il diavolo è meno brutto di come lo si dipinge. Per esempio, le conseguenze degli attacchi alle navi che attraversano il Mar Rosso potrebbero essere state sopravvalutate dagli osservatori, come minaccia prospettica. Tutto sommato, infatti, secondo gli analisti di Goldman Sachs, l'impatto delle interruzioni delle forniture per la rischiosità del passaggio delle navi merci nel Mar Rosso è stato piuttosto limitato sulla produzione europea e in particolare sul settore manifatturiero. Almeno in gennaio.

I calcoli del report indicano infatti che per l'indice Pmi composite europeo l'impatto negativo è stato compreso tra uno 0,1 e uno 0,6%, con un riflesso negativo dello 0,2% sull'indice manifatturiero italiano e una punta dello 0,8% per la Germania. Da qui la conclusione cautamente ottimistica dell'ufficio studi della banca d'affari: le prospettive della produzione manifatturiera in Europa non dovrebbero essere troppo impattate dagli effetti degli attacchi e delle minacce nel Mar Rosso; un cauto ottimismo alimentato anche dall'andamento della domanda industriale, anche se va rilevato come l'indice globale della volatilità nelle catene di fornitura (*Gep, Global Supply chain volatility index*) in gennaio sia salito ai valori massimi, nel periodo dall'aprile scorso in poi. Altre metriche per rilevare l'impatto sulla produzione danno indicazioni leggermente diverse e Goldman Sachs sottolinea che è piuttosto complesso trarre indicazioni univoche. Ma, intrecciando i vari indicatori, si arriva alla conclusione di un effetto piuttosto limitato. Ancora più contenuto, aggiungono, nel caso dell'indice Pmi dei servizi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44259 - L.1956 - T.1633



**ILREPORT** Risposte Turismo presenta il suo ultimo studio: il settore cresce anche nel 2024

# Crociere, numeri in aumento: sarà ancora record

Si consolidano le posizioni verso i 14 milioni di passeggeri in Italia: Civitavecchia conferma la leadership

L'Italia, e Civitavecchia in particolare come porto di riferimento per il settore, si presenteranno al Seatrade di Miami di inizio aprile forti di un 2023 da record e con un 2024 che si è appena aperto che si prospetta un anno di crescita e di assestamento. Difficile ripetere, in percentuale, il balzo registrato negli ultimi 12 mesi che hanno segnato la vera ripresa dopo lo stop dovuto al Covid. Lo ha ricordato saggiamente nei giorni scorsi Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, presentando lo "Speciale crociere 2024": «Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo».

**GEGGI A PAGINA 2**

**L'ANALISI** Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, presenta il suo ultimo report. Il Belpaese vola a Miami forte di numeri record: Civitavecchia sempre più leader

# Crociere, l'Italia vicina alla soglia dei 14 milioni di passeggeri

**DARIA GEGGI**

L'Italia, e Civitavecchia in particolare come porto di riferimento per il settore, si presenteranno al Seatrade di Miami di inizio aprile forti di un 2023 da record e con un 2024 che si

è appena aperto che si prospetta un anno di crescita e di assestamento. Difficile ripetere, in percentuale, il balzo registrato negli ultimi 12 mesi che hanno segnato la vera ripresa dopo lo stop dovuto al Covid. Lo ha ricordato saggiamente



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260

te nei giorni scorsi Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo, società di ricerca e consulenza a servizio della macroindustria turistica, presentando lo "Speciale crociere 2024": «Non è affatto detto, infatti, che la crescita dimensionale debba rappresentare sempre un obiettivo - ha sottolineato - perché lo sia, vi devono essere le giuste condizioni. Tra esse, la capacità del sistema di offerta di accogliere più passeggeri, adeguate infrastrutture di mobilità per non mettere in difficoltà le dinamiche di spostamento di chi in quelle destinazioni vive e lavora, la volontà di leggere e gestire l'intero turismo, di cui la crocieristica fa parte, come unico fenomeno ancorché alimentato da diverse componenti. Che l'Italia sia destinata a restare tra i paesi leader della crocieristica non v'è alcun dubbio - ha confermato - la sfida starà su come vorrà e saprà gestire un fenomeno comunque destinato a crescere e a cambiare».

**I NUMERI** Dopo la crescita esponenziale registrata nel 2021 (+305% 2021/2020) e 2022 (+258%), il 2023 ha evidenziato un ulteriore incremento del 48% nel numero dei passeggeri accolti: sono stati 13,79 milioni i passeggeri registrati nei porti italiani, un volume superiore di oltre 1 milione rispetto all'anno record 2019. Il 2023 si conferma quin-

di il miglior anno di sempre per la crocieristica italiana. Civitavecchia ha consolidato il suo ruolo di primo porto italiano, con oltre 3,3 milioni di crocieristi movimentati (un quarto del totale nazionale), confermandosi anche primo homeport italiano con oltre 1,6 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati. Segue a distanza Genova, con circa 620.000 imbarchi-sbarchi.

**LE PREVISIONI 2024** Le prospettive per il 2024 prevedono un'ulteriore, ancorché marginale, crescita del traffico crocieristico in Italia, puntando a segnare un nuovo record nel numero di passeggeri e tocche nave accolti. I primi portandosi a circa 13,8 milioni, le seconde a circa 5.200 (+6% 2024/2023).

Alcuni porti dovrebbero raggiungere un nuovo record di traffico, come Civitavecchia (+0,5% passeggeri 2024/2023), Napoli (+3%) e Palermo (+6,4%). Tra i porti italiani, Civitavecchia continua a posizionarsi al vertice con 3,3 milioni di passeggeri, registrando una sostanziale stabilità rispetto al 2023. Seguono Napoli e Genova, distanziati da circa 200.000 passeggeri, con lo scalo partenopeo a prevedere una crescita del 3% sia per passeggeri che per tocche nave, e quello ligure ad attendersi una riduzione di circa il 10% in entrambe le variabili. Segue al quarto posto Palermo, che nel 2024 dovrebbe su-

perare per la prima volta il milione di passeggeri (+6,4% 2024/2023) con 245 tocche.

**IL MEDITERRANEO** Nel 2023 Barcellona si è confermato il primo porto del Mediterraneo, distaccandosi di circa 200.000 passeggeri da Civitavecchia, dato molto simile a quello degli anni precedenti: il porto catalano ha accolto circa 3,5 milioni di passeggeri con 804 accosti mentre quello italiano 3,3 milioni con 809 accosti. Il podio si completa con Marsiglia con 2,6 milioni di crocieristi movimentati, in forte crescita sul 2022 (+76%), seguita da Palma de Maiorca con 1,9 milioni. In totale, i primi 20 porti del Mediterraneo (di cui 9 italiani) hanno sfiorato i 26 milioni di passeggeri e raggiunto le 9.000 cruise call.

**IL COMMENTO DELL'ADSP** Per il presidente dell'Adsp del Mar Tirreno centro settentrionale Pino Musolino la crescita registrata dal porto di Civitavecchia e quella che ci si aspetta anche nel 2024 non sono un caso, ma premiano «la professionalità dei lavoratori portuali tutti, la credibilità dello scalo, la serietà delle opere infrastrutturali messe in campo e in fase di realizzazione - ha spiegato - premiano la coerenza e la visione condivisa del futuro da parte di tutti e l'importante e forte sinergia pubblico-privato. Due record del genere non arrivano certo casualmente».

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260

# CROCIERE: BILANCI E PREVISIONI

DS9605

DS9605

— Previsioni 2024 — Valori 2023

## MEDITERRANEO

	PASSEGGERI MOVIMENTATI	TOCCATE NAVE	VARIAZIONE PASSEGGERI SUL 2022
Barcellona	3.568.901	804	53,2%
Civitavecchia	3.316.622	809	52,7%

## ITALIA

	PASSEGGERI	TOCCATE NAVE	VARIAZIONE PASSEGGERI	VARIAZIONE NAVI
Civitavecchia	3.334.000	875	0,5%	8,2%
Napoli	1.700.000	461	3%	3,4%
Genova	1.500.000	305	-11,7%	-10,3%
Palermo	1.000.000	245	6,4%	11,4%
Livorno	800.000	377	25,4%	30,4%



Fonte: Risposte Turismo

WITHUB

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260



# Un mare di lusso Le barche dei vip prendono forma a Senigallia

La Timone Yachts ha visto crescere il proprio fatturato affiancando alla costruzione di scafi l'attività di rimessaggio

di **Vittorio Bellagamba**

L'AD LUIGI GABELLI

**«Amo rimettermi in gioco, senza ambizioni non si riesce a crescere e si soffocano le intuizioni. Penso che sia necessario essere sempre alla ricerca di qualcosa di nuovo»**

**LA TIMONE YACHTS** è una delle principali aziende italiane nel settore della nautica. Un percorso che parte dall'Adriatico per raggiungere i mari più battuti nel mondo disegnando l'avventura imprenditoriale di Luigi Gambelli (**nella foto in basso**), che dal 1984 guida la Timone Yachts e ha saputo costruire un'azienda in costante crescita riferimento nel mondo della nautica di lusso. Insieme al socio Paolo Moresco ha veicolato l'attività non solo in Italia, ma anche nel mercato internazionale, dove sta avendo importanti risultati. La Timone Yachts ha infatti messo in atto una strategia d'attacco investendo all'estero, partecipando ai Saloni più importanti, inserendo all'interno del proprio staff commerciale collaboratori giovani e dinamici altamente qualificati anche nella gestione del potenziale armatore straniero e molto attenti nel perfezionare continuamente il servizio al cliente.

**Ed è proprio grazie** alle opportunità colte che la società si è trasformata progressivamente da rilevante struttura di manutenzione barche ad autentico punto di riferimento della nautica italiana: dal 1992 è, infatti, deler di uno dei brand più prestigiosi del comparto, Azimut, nelle aree di Triveneto, Emilia Romagna, Marche e Repubblica di San Marino, quindi per l'Austria e la Germania, grazie alla YachtWerk, newco creata con il coinvolgimento, su iniziativa diretta dello stesso Gambelli, della tedesca Splendid Yachting. Il passo è stato lungo, ma tutt'altro che affrettato: quando nel 1992 Azimut scelse di orientarsi sulla società di Senigallia e ora con sedi anche a Fano, Rimini e Lignano Sabbiadoro, lo fece proprio per l'affidabilità tecnica e

la solidità finanziaria ed organizzativa della struttura, su cui andava ad innestarsi lo spirito imprenditoriale ed il fiuto di Gambelli: Timone Yachts è diventata, adesso, leader nella vendita di yachts di lusso, nelle attività di rimessaggio e in quella di refitting.

**A questi segmenti** produttivi si affianca il Chartering con la Croazia e il segmento consulenza, di fatto vissuta come uno dei principali momenti di svolta per l'azienda, che hanno issato Timone Yachts ai vertici tra le società di vendita, tra le più accreditate in Italia. In trent'anni di carriera, Timone "ha fatto 1000", ovvero il numero degli yachts venduti ad oggi. Un traguardo che nel dna della società significa una sola cosa: staccare il tagliando per continuare la propria corsa verso la crescita, anche attraverso la partecipazione ai principali eventi del settore, come il Salone di Cannes, Montecarlo, Genova la Fiera di Dusseldorf.

**Crescita cui l'ad Gabelli** ha guardato bene anche dopo il 2008, quando a causa della crisi finanziaria internazionale, mutate le necessità, Timone si è riversata sul brokeraggio per l'usato, puntando ancora di più sull'asset export e mantenendosi così in salvo, grazie alle ordinazioni che giungevano da Est, dalla Cina, da Singapore, dalla Turchia e dagli Usa. Il 2020 sta segnando ora un'altra criticità alla quale Timone Yachts sta prendendo le misure, consapevole che la navigazione imprenditoriale induce a raccogliere sfide nuove e complesse, purché ci sia sempre un bagliore all'orizzonte



ad illuminare il mare. «Amo rimettermi in gioco – ha detto Luigi Gambelli – consapevole che senza ambizioni non si riesce a crescere e si soffocano le intuizioni. Occorre essere sempre alla ricerca di qualcosa di nuovo».

**Le fiere** che si sono concluse di recente hanno confermato la validità della strategia di sviluppo dell'azienda marchigiana. Infatti, ha già riscosso successo a Cannes ed è quindi apparsa sulla scena di 'Dusseldorf Boot 2024' dove sono arrivati buoni come quelli ottenuti già in Francia: Azimut Magellano 60 è stata una delle punte di diamante di Timone Yachts al Salone organizzato nella città tedesca e lo ha fatto con tutti gli onori del caso, essendo stata la prima volta che viene presentato nel mercato tedesco e del nord Europa.

**Magellano 60** nella vetrina in Germania, dice Luigi Gambelli, alla guida di Timone Yachts Group, è stato uno dei protagonisti della manifestazione, sia perché particolarmente adatta al mercato dell'Adriatico e del Mediterraneo, sia per il suo design nuovo ed elegante, oltre a possedere una mo-

torizzazione che può essere alimentata con carburante biologico, fattore che ne fa ancora di più un'eccellenza per la sua sostenibilità.

«**Ottimi riscontri** ha avuto a Cannes ed è quello che è accaduto anche in terra tedesca», dice ancora Gambelli. Fondamentale, in questa kermesse, è il ruolo di YachtWerk, brand di Timone Yachts Group quale concessionario Azimut per Austria e Germania, una realtà in crescita che 'monitora' quest'area dal 2008 con i suoi uffici a Monaco di Baviera, a Sibenik in Croazia e a Neustadt in Austria. Timone Yacht Group è stato inoltre presente in Germania anche con un'altra delle sue società, Blu Yachts che rappresenta per il mercato dell'est Adriatico due prestigiosi brand, Pardo Yacht ed Arcadia. Nel corso del 2023 l'azienda ha registrato un fatturato di circa 33 milioni di euro ripartiti tra i tre segmenti che sono: Timone Yachts dealer Azimut per il centro nord est Italia (circa 21 milioni); Blu Yachts dealer Pardo per l'area dell'Est Adriatico (circa 2,5 milioni); YachtWerk, dealer Azimut per l'Austria e la Germania (circa 10 milioni).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MADE IN ADRIATICO

## Da trent'anni firma le barche più ambite

Con i suoi uffici di Senigallia (AN), Fano (PU), Rimini (RN) e Lignano Sabbiadoro (UD),



rappresenta dal 1992, il gruppo Azimut | Benetti, cantieri fra i numeri uno della scena internazionale. Timone Yachts Group che ha sede a Senigallia e cantieri di refitting a Fano nel 2023 ha fatto registrare un fatturato di circa 33 milioni.

# 33

Milioni di euro  
Il fatturato dell'azienda nel corso del 2023, due terzi dei quali realizzati grazie alle vendite sul mercato italiano

PROTAGONISTI  
DELLE FIERE  
DI SETTORE

L'azienda marchigiana ha partecipato con successo alle fiere di Cannes e Dusseldorf. Azimut Magellano 60 è stata l'imbarcazione

più apprezzata anche per la nuova motorizzazione che contempla la possibilità di essere alimentata con carburante biologico



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1747 - T.1747



## La kermesse

# Chiude Nauticsud numeri da record «Ora i posti barca»

**Antonino Pane**

**N**auticsud chiude i battenti. Numeri in crescita e l'impegno di tre ministri che hanno partecipato agli Stati generali della nautica: «Presto il porto turistico».

A pag. 31

# «Nautica, ora la svolta»

► Nauticsud chiude con la promessa dei ministri  
«Realizzeremo un porto turistico in tempi rapidi»

► L'impegno di Amato (Afina): «Incontrerò Meloni  
siamo leader nel settore, servono le infrastrutture»

**BILANCIO POSITIVO  
E NUMERI RECORD  
AL TERMINE  
DELLA KERMESSA  
DEDICATA  
ALLE IMBARCAZIONI**

**«GLI STATI GENERALI  
HANNO ACCESO  
I RIFLETTORI  
SULLE CRITICITÀ  
DEL SETTORE  
DA RISOLVERE»**

## IL TRAGUARDO

### Antonino Pane

La cinquantesima edizione di Nauticsud sarà ricordata per aver riportato a Napoli i grandi marchi della nautica italiana. E anche per aver fatto diventare, grazie gli Stati Generali della Nautica, la Mostra d'Oltremare vetrina nazionale dei temi legati al diporto. E non basta. Come non sottolineare che sarà ricordata, soprattutto, per aver posto all'attenzione generale la mancanza di un Marina a Napoli, "Città di mare che non vive il mare". Ma al di là dello slogan coniato da dal presidente di Afina (Associazione della filiera nautica), Gennaro Amato ha il grande merito di aver messo in primo piano questo tema, chiamato al confronto tre ministri. Nello Musumeci (Risorsa Mare), Daniela Santanchè (Turismo) Adolfo Urso (Made in Italy e Imprese); il governatore della Campania Vincenzo De Luca; il sindaco, Gaetano Manfredi; il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Andrea Annunziata.

## I PROTAGONISTI

E, come se non bastasse, ha avuto al suo fianco il presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini, il presidente dell'Unione Industriali Napoli, Costanzo Jannotti Pecci; il presidente della Banca di Credito Cooperativo, Amedeo Manzo; l'economista Gianni Lepre; l'onorevole Girolamo Cangiano, il professore Mario Calabrese, Componente del Comitato di gestione dell'Adsp e tanti altri. Non è mancato neanche il Soprintendente dell'Area Metropolitana Mariano Nuzzo e per la prima volta le posizioni sono sembrate meno distanti sulla possibilità di avere a Napoli un porto turistico. Gennaro Amato, comunque, ha già annunciato che presto sarà a Roma per incontrare Giorgia Meloni. «I dibattiti alla Mostra d'Oltremare - ha sottolineato - hanno acceso i riflettori su quattro argomenti determinanti per il futuro del settore che guida la leadership mondiale dell'esportazione. Le proposte sulla sicurezza, infrastrutture, ecosostenibilità del mare e fruizione delle Aree protette, hanno trovato consensi tra i ministri e questo ci consentirà di procedere nei program-

mi della nostra associazione che punta a risolvere le incertezze del comparto, come gli ormeggi, ma allo stesso tempo a promuovere la sicurezza in mare. La nostra proposta di legge sul patentino nautico, a partire dai 25 cavalli rispetto all'attuale regolamentazione che parte dai 40, servirà a garantire sicurezza in mare sia per gli armatori sia per i bagnanti, insegnando le regole basilari della guida in mare».

## L'ALLARME

Il presidente Amato ha anche sottolineato che l'allarme di Afina sulla scarsità degli ormeggi è un allarme che non si può ignorare. Che Napoli è la Campania non devono sottovalutare. Il settore delle costruzioni entro i 12 metri che vede la Campania pri-



meggiare in Italia nella produzione. Ebbene, se non aumenteranno da subito i posti barca questo settore potrebbe andare incontro ad un brusco rallentamento perché molti potenziali clienti che vorrebbero diventare armatori, meno, invece, sono frenati proprio dalla carenza di posti barca sicuri e legali. «Il bilancio, dunque, è più che positivo - ha sottolineato Amato - e non solo per i dati di affluenza dei visitatori paritari allo scorso anno, quanto per la qualità del pubblico che ha visitato il salone. Ma quello che stupisce è l'interesse per l'acquisto, anche se legato a patti di garanzia di un no che comprare una barca significa affrontare diverse difficoltà, soprattutto a Napoli». Bisogna anche dire che la cinquantesima edizione di NauticSud ha dimostrato il valore del Salone per la filiera ma anche per l'intero territorio cittadino. Notevole il movimento di presenze negli alberghi, ristoranti e vendita di servizi.

#### LE AZIENDE

Un volano che non è sfuggito alle aziende presenti in fiera che hanno gradito lo sforzo organizzativo di Afina tanto da richiedere già da ora la disponibilità degli spazi per il 2025. E da questo punto di vista assume particolare importanza il fatto che - come ha sottolineato Maria Caputo, ceo della Mostra d'Oltremare - il piano industriale triennale dell'Ente è stato approvato all'unanimità dai soci, Comune, Regione, Area Metropolitana e Camera di Commercio. Insomma gli spazi agibili della Mosra dovrebbero aumentare notevolmente anche nel breve periodo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'ESPOSIZIONE Chiude NauticSud: folla record e business in crescita. A destra Gennaro Amato (Afina)



**IL CONVEGNO NEL CENTENARIO DI ENTE BACINI**

**Cantieri navali, difesa e underwater  
Gli stati generali della navalmeccanica**

L'orgoglio della navalmeccanica genovese a convegno oggi alle 10.30 a Palazzo San Giorgio. Il comparto si prepara alle nuove sfide economiche e occupazionali, con un evento, organizzato da Ente Bacini, a cui parteciperanno l'ammiraglio Pellizzari, il viceministro Rixi, l'assessore Piana, il sindaco Marco Bucci, il commissario dell'Adsp Paolo Piacenza, il presidente di Ente Bacini Mauro Vianello, Marco Bisagno, past president di Confindustria, l'ad di Cetena Massimo Debenedetti, Ferdinando Garrè, Marco Ghiglione, Aldo Negri, Riccardo Pompili e Vincenzo Poerio.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1601 - T.1619





ECONOMIA DEL MARE

DS9605 Via ai lavori sui terminal  
Comincia dal porto  
il futuro di La Spezia

Gabbiani a pagina 17

# La Spezia si trasforma per attirare il turismo vip

Al via i grandi lavori su diversi terminal. Così verrà ridisegnato lo sviluppo produttivo, urbanistico e turistico della città

di **Vimal Carlo Gabbiani**

**INTERVENTO DA 1,6 MILIONI DI EURO**

**È stato affidato il primo lotto per nuovi vivai di miticoltura all'esterno della diga foranea, per spostare le coltivazioni durante le operazioni di dragaggio**

**IL 2024** per il porto spezzino sarà un anno cruciale, in cui saranno poste le fondamenta per l'avvio di grandi e importanti processi di trasformazione. La firma del contratto d'appalto per la realizzazione del nuovo molo crociere - arrivata lo scorso dicembre tra l'Autorità di sistema portuale del Mar ligure orientale e l'ati composta da Fincosit, Rcm Costruzioni e Agnese Costruzioni - segna l'inizio della svolta. «Si tratta dell'opera - sottolinea il presidente Mario Sommariva (**nella foto in basso**) - che innescherà il complessivo sviluppo del porto secondo le linee tracciate dal vigente piano regolatore: molo crociere, nuovo Terminal Ravano, ampliamento del Terminal del Golfo, nuovo waterfront di Calata Paita, Swiftrail e nuova fascia di rispetto. Opere che si realizzeranno secondo tempistiche praticamente contestuali e che sono il compimento di un disegno che assicurerà una crescita economica e di un rinnovato assetto delle relazioni fra porto e città». I lavori per la realizzazione del nuovo molo crociere hanno durata prevista di 710 giorni e un costo di 47.894.834,75 euro (a cui vanno aggiunti 542.461,80 euro per gli oneri della sicurezza), e saranno cofinanziati dal fondo complementare Pnrr. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova struttura di banchina a giorno, sovrastata da un piazzale con funzione di hub di interscambio tra nave e terraferma; quest'ultimo, in un primo momento, servirà ad ospitare le opera-

zioni di sbarco (assieme all'attuale cruise terminal), per poi diventare la base su cui realizzare buona parte della nuova stazione marittima. Il nuovo molo avrà una forma planimetrica trapezoidale della superficie di 16.900 metri quadrati, sarà costituito da un impalcato a giorno su cassoni cellulari e prevede la realizzazione di due banchine della lunghezza di 393 e 339 metri per l'accosto di due navi da crociera di ultima generazione che saranno alimentate mediante cold ironing. Un'infrastruttura fondamentale che si porrà al servizio di un turismo sempre crescente: la Società Spezia & Carrara Cruise Terminal ha archiviato il 2023 con risultati record con un totale di 726.806 passeggeri distribuiti in 214 toccate nave nel cruise terminal del porto della Spezia, nel porto di Marina di Carrara e nel Golfo dei Poeti tra Lerici e San Terenzo.

**«Nel dettaglio** - spiega il presidente Sommariva - sono stati 710.574 i crocieristi transitati in 185 toccate nave nel terminal del Porto della Spezia, 14.613 passeggeri transitati in 20 toccate nave nel Porto di Marina di Carrara e 1.619 i crocieristi transitati in 9 toccate navi nel Golfo dei Poeti. Mai, nella pur breve storia crocieristica del porto spezzino, erano stati raggiunti risultati così lusinghieri che testimoniano come Spezia sia divenuto un



porto sempre più attrattivo e competitivo ottenendo in pochi anni incrementi di traffico straordinari».

**La consegna** del cantiere per la costruzione del nuovo molo passeggeri segna una tappa ulteriore nella crescita di questo settore e simbolicamente anche l'inizio di una trasformazione più grande. A cominciare dalla nuova stazione merci che sarà realizzata entro il 2026 grazie ad un importante finanziamento di oltre 9 milioni di euro ottenuto nell'ambito del bando Connecting Europe Facility (Cef) Transport Call 2023, che va a sommarsi ai circa 39 milioni di euro già ottenuti dall'Adsp tramite finanziamenti ministeriali su fondo Cipe. Il progetto, denominato Swiftrail, permetterà di sviluppare anche un'attività dedicata all'analisi dell'ottimizzazione dei flussi ferroviari da e per il porto della Spezia, con particolare attenzione al potenziamento della linea Pontremolese. «La Commissione europea - commenta il presidente Sommariva - ha riconosciuto la bontà dell'idea e la maturità dei lavori, che infatti partiranno già a febbraio 2024. Un risultato che testimonia l'attenzione che abbiamo sempre posto sul trasporto intermodale e, nello specifico, sulla ferrovia, da sempre elemento di eccellenza del porto spezzino nel panorama italiano ed europeo».

**Un'altra importante** novità riguarderà la mitilicoltura, una tra le attività più identitarie del golfo spezzino. Il 19 gennaio è stato affidato il primo lotto funzionale dei lavori per la realizzazione di nuovi vivai all'esterno della diga foranea. Saranno in tutto 84 filari (37 per il lato Ponente - Porto Vene-

re e 47 per il lato Levante-Lerici) distanti 18 metri l'uno dall'altro e collocati su un'area di circa 300.000 metri quadrati. Un'opera funzionale allo spostamento delle coltivazioni dei mitili una volta che saranno iniziate le operazioni di dragaggio in prossimità della diga: saranno così evitate possibili esposizioni alle eventuali torbidità conseguenti alle lavorazioni. L'importo complessivo dell'intervento è di 1,6 milioni e il progetto complessivo, è stato realizzato dall'Adsp in accordo con la Cooperativa Mitilicoltori Associati. «I mitilicoltori - ha sottolineato Sommariva - saranno in condizione non solo di lavorare in totale sicurezza, ma anche di migliorare la qualità del prodotto ed aumentare le quantità da avviare alla commercializzazione».

**La costruzione** dei nuovi impianti si otterrà attraverso la sistemazione di corpi morti che fungeranno da ancoraggi collegati alla superficie da corde tiranti che, sorrette da galleggianti, permetteranno di fissarvi le reti contenenti i mitili. Saranno utilizzate boe coniche e cilindriche, delle stesse dimensioni e colore ad eccezione delle boe adibite a segnalazione. Questo per rendere omogeneo l'intervento, in modo da mitigare il più possibile l'impatto ambientale nel rispetto delle esigenze paesaggistiche dello spazio acqueo dedicato all'allevamento dei muscoli. L'utilizzo dei nuovi impianti da parte della Cooperativa consentirà sia la dismissione di quelli esistenti all'interno della diga per poi poterne realizzare di nuovi secondo il progetto del secondo lotto, sia la realizzazione di interventi di dragaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## LO SVILUPPO

### Vivai alternativi L'economia rinasce

Un'altra importante novità riguarda la mitilicoltura, una tra le attività più identitarie del



golfo spezzino. Il 19 gennaio è stato affidato il primo lotto dei lavori per la realizzazione di nuovi vivai all'esterno della diga foranea. Saranno 84 filari (37 per il lato Ponente-Porto Venere e 47 per Levante-Lerici) distanti 18 metri l'uno dall'altro.

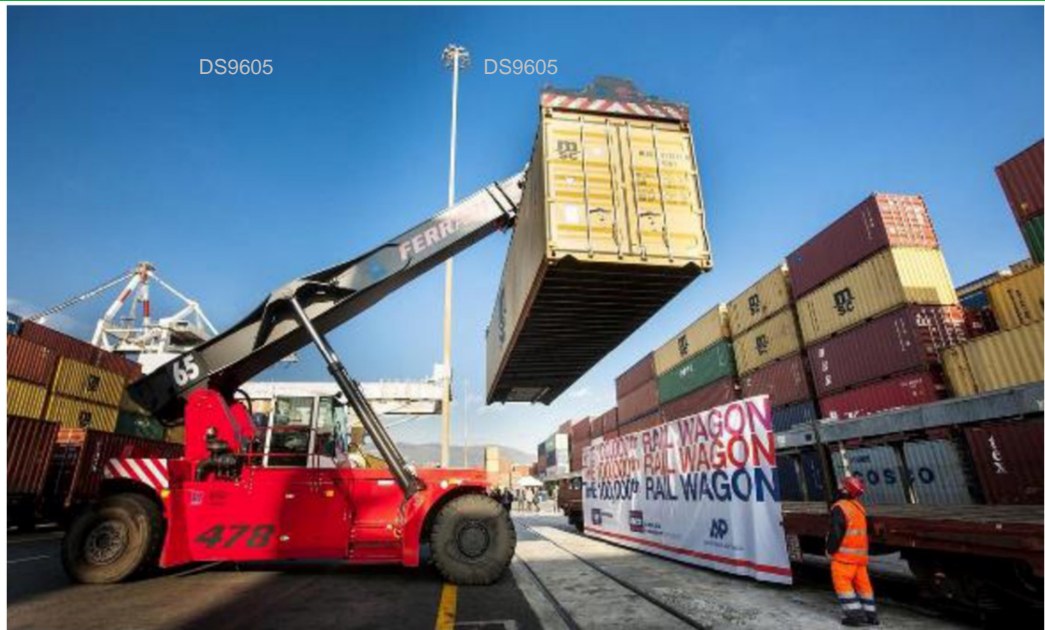
# 710

I giorni previsti per la durata dei lavori, e un costo di oltre 47 milioni di euro, a cui vanno aggiunti 542mila euro per oneri della sicurezza

### LE CROCIERE SONO IL VERO BUSINESS

Nel 2023 sono stati raggiunti dei risultati record dal punto di vista dei passeggeri che sono transitati dal porto di La Spezia: oltre 700mila turisti

e 185 toccate nave. Lusinghieri anche i risultati raggiunti Marina di Carrara e dal Golfo dei Poeti a dimostrazione delle straordinarie potenzialità turistiche dell'area



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1747 - T.1747



In archivio la 50esima edizione

# Nauticsud 2024, boom di affluenza per il salone della nautica

*Gennaro Amato: «Anche senza ormeggi dati pari allo scorso anno per quanto riguarda le presenze e le vendite»  
Porti e patentino dai 25 cavalli in su le tematiche agli Stati Generali*

Alessandra Boccia

Il Nauticsud, che ha tagliato il traguardo del mezzo secolo di edizioni, dimostra di essere una risorsa e un'opportunità per la città di Napoli e per l'intero Mezzogiorno. Dati di affluenza e di vendita stabili, eguagliando quelli del 2023, ma con una crescita della qualità dell'offerta esposta, del pubblico interessato all'acquisto e relativi alle vendite delle imbarcazioni realizzate in mostra. Dimostrazione evidente della valenza espositiva è la permanenza della barca regina del salone del cantiere Riva, il Rivale 56, nelle acque di Mergellina per altri 10 giorni, al molo Branchizio, per la definizione di alcune contrattualizzazioni avviate in fiera.

“Il bilancio è più che positivo, e non solo per i dati di affluenza dei visitatori paritari allo scorso anno, quanto per la qualità del pubblico che ha visitato il salone - afferma Gennaro Amato, presidente Afina società organizzatrice dell'esposizione -. Ma

quello che stupisce è l'interesse per l'acquisto, anche se legato a patti di garanzia di un ormeggio, nonostante tutti sanno che comprare una barca significa affrontare diverse difficoltà, soprattutto a Napoli”.

L'allarme di Afina sulla scarsità degli ormeggi è un deterrente, infatti, per i molti napoletani che vorrebbero diventare armatori, meno, invece, per il pubblico del centro e nord Italia che si è visto in fiera. Milanesi, veneti, toscani e persino stranieri dalla Spagna, Croazia e, addirittura dalla Svizzera, hanno trovato risposta alle loro necessità. Una partecipazione, quindi, che dimostra il valore del Salone per la filiera, ma anche per l'intero territorio cittadino che, in 9 giorni di esposizione, ha registrato presenze negli alberghi, ristoranti e vendita di servizi. Un volano che non è sfuggito alle aziende presenti in fiera che hanno gradito lo sforzo organizzativo di Afina tanto da richiedere disponibilità

degli spazi per il 2025. Il bilancio del Nauticsud è stato impreziosito dai contenuti degli Stati Generali della Nautica da diporto, che hanno visto la partecipazione del sindaco di Napoli, Gaetano Manfredi, del presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca e del presidente della Regione Emilia-Romagna, Stefano Bonaccini. Ma soprattutto la presenza del Ministro per la Protezione civile e le Politiche del mare, Nello Musumeci, del dicastero del Turismo, con il ministro Daniela Santanchè e quello con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, condotto da Adolfo Urso. Porti per il diportismo e una proposta per la patente nautica, a partire dai 25 cavalli, sono stati alcuni dei temi importanti trattati, ma anche la Blue Economy, le aree marine protette e l'ecosostenibilità hanno trovato confronti costruttivi e produttivi.

“L'appuntamento degli Stati Generali della Nautica, condivisi con la Presidenza del

Consiglio, e con la premier Giorgia Meloni, hanno acceso i riflettori su quattro argomenti determinanti per il futuro del settore e della leadership mondiale dell'exportazione e produttività della nautica da diporto italiana - conferma Gennaro Amato -.

Le proposte sulla sicurezza, infrastrutture, ecosostenibilità del mare e fruizione delle AMP, hanno trovato consensi tra i Ministri del Governo e questo ci consentirà di procedere nei programmi della nostra associazione che punta a risolvere le incertezze e le criticità del comparto, come gli ormeggi, ma allo stesso tempo a promuovere la sicurezza in mare. La nostra proposta di legge sul patentino nautico, a partire dai venticinque cavalli rispetto all'attuale re-





golamentazione che parte dai quaranta hp a salire, servirà a garantire sicurezza in mare sia per gli armatori sia per i bagnanti, insegnando le regole basilari della guida in mare a persone che si avvicinano, grazie ai charter e noleggi, per la prima volta alla conduzione di imbarcazioni”.

Afina intanto è già al lavoro sul tema della “patente di civiltà e sicurezza in mare”, come l’ha definita il presidente Gennaro Amato, grazie ad un’intesa con l’onorevole Gimmi Cangiano, della commissione parlamentare trasporti con delega al mare. Un disegno di legge, scritto a quattro mani dagli avvocati dell’Associazione Filiera Italiana della Nautica e da alcuni giuristi contattati, sarà presto sul tavolo della commissione parlamentare per poter avviare l’iter della auspicata futura legge per la sicurezza in mare.

 <p>DS9605</p> <p>Quella andata ieri in archivio alla Mostra d'Oltremare è stata la 50esima edizione di Nauticsud</p>	<p><b>La questione ormeggi a Napoli</b></p> <p>DS9605</p> <p>L'allarme di Afina sulla scarsità di ormeggi a Napoli: «Rappresenta un forte deterrente per gli aspiranti armatori, che sanno bene di dover affrontare difficoltà aggiuntive rispetto ad altre zone d'Italia»</p>	<p><b>Visitatori da tutta l'Italia e dall'estero</b></p> <p>DS9605</p> <p>Nei nove giorni dell'esposizione alla Mostra d'Oltremare numerosissime sono state le presenze da altre regioni d'Italia - Lombardia, Veneto e Toscana su tutte - e anche dall'estero (Spagna, Croazia e Svizzera).</p>	<p><b>Stati Generali della Nautica da diporto</b></p> <p>DS9605</p> <p>All'evento hanno partecipato i ministri Nello Musumeci, Daniela Santanché e Adolfo Urso, i governatori della Campania Vincenzo De Luca e dell'Emilia Romagna, Stefano Bonaccini e il sindaco di Napoli Gaetano Manfredi.</p>
--	--	--	---



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263



**INCHIESTA** La Procura di Roma avrebbe aperto un fascicolo per presunte intimidazioni al presidente dell'Adsp e al Sindaco

# Pressioni a Musolino, indagine della Dda

Sotto la lente funzionari, politici, imprenditori e giornalisti per la situazione creatasi dopo il licenziamento di alcuni dirigenti dell'Adsp

Alti dirigenti dello Stato, politici, imprenditori e giornalisti sarebbero finiti in una indagine della Dda di Roma partita da Molo Vespucci lo scorso anno. Al centro dell'attenzione della procura distrettuale antimafia, ci sarebbe il periodo successivo al licenziamento di alcuni dirigenti dell'Adsp: qualcuno avrebbe cercato di attuare delle presunte pressioni illecite nei confronti del presidente Pino Musolino per farlo recedere da quei licenziamenti. Una situazione di "pressioni" che oltre a Musolino avrebbe in qualche modo riguardato anche il sindaco Ernesto Tedesco.

**A PAGINA 2**



L'inchiesta della Procura di Roma sarebbe partita dopo il licenziamento di alcuni dirigenti di Molo Vespucci

# Pressioni a Musolino e Tedesco, indaga la Dda

Il presidente dell'Adsp: «Portai all'attenzione diversa documentazione, di più non so». Sotto la lente funzionari, politici, imprenditori e giornalisti

Alti dirigenti dello Stato, politici, imprenditori e giornalisti sarebbero finiti in una indagine della Dda di Roma partita da Molo Vespucci lo scorso anno.

Secondo quanto riportato dal sito Etrurianews, al centro dell'attenzione della procura distrettuale antimafia, ci sarebbe il periodo successivo al licenziamento di alcuni dirigenti dell'Autorità di Sistema Portuale. Nessuno parla, ma secondo il blog di Paolo Gianlorenzo qualcuno avrebbe cercato di attuare delle presunte pressioni illecite nei confronti del presidente Pino Musolino per farlo recedere da quei licenziamenti.

È in questo contesto che sarebbero finiti sotto la lente degli inquirenti dirigenti, politici, imprenditori e giornalisti, tra Roma e Civitavecchia. Pressioni che a quanto pare avrebbero in qualche modo coinvolto non solo Musolino ma anche il sindaco di Civitavecchia Ernesto Tedesco.

«Molto tempo fa - dichiara Musolino - ho portato all'attenzione una legittima preoccupa-

zione, circa una situazione non consona e corretta. Ora apprendo dalla stampa che evidentemente poi ha preso il via qualcosa di più grande, ma di più non so. Evidentemente il procedimento ha seguito il suo corso naturale e quel quadro di questioni "non ordinarie" è stato seguito con la dovuta attenzione».

A quanto pare ci sarebbero degli audio ambientali che sono stati sbobinati e catalogati per essere utilizzati al momento giusto e cioè quando saranno chiamati a rispondere coloro che, secondo gli investigatori, avrebbero agito in associazione tra loro per intimidire sia il presidente dell'AdSP Pino Musolino che il sindaco Ernesto Tedesco.

Le indagini per la Dda di Roma, che in questo caso quindi non sarebbero partite su Molo Vespucci, ma da Molo Vespucci sono coordinate dal Procuratore della Repubblica Francesco Lo Voi in collaborazione con il Procuratore aggiunto Ilaria Calò. I pm avrebbero richiesto e ottenuto anche una proroga delle

indagini per approfondire ulteriormente il contenuto di alcuni file e documenti già acquisiti, come detto sembrerebbe trattarsi di audio ambientali, chat e messaggi, altra copiosa documentazione.

Non è chiaro se l'interessamento della Dda sia dovuto solo al presunto reato di tipo associativo o se possa essere dovuto dal fatto che magari gli episodi delle presunte pressioni possano essere collegati, per qualche aspetto particolare o per qualcuno degli "attenzioneati", ad altre indagini della stessa Direzione Distrettuale Antimafia.

©RIPRODUZIONE RISERVATA







Ernesto Tedesco e Pino Musolino in una foto di archivio con Matteo Salvini

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263

**BLUE ECONOMY** di E. Procaccini

DS9605 DS9605  
**Nautica da diporto  
Napoli scommette  
su nuovi posti barca**

a pagina XI

**BLUE ECONOMY**

# Diporto, capitali privati e fondi pubblici Napoli scommette su nuovi posti barca

*Un'operazione che coinvolgerà Nisida, Mergellina e Vigliena.*

*Il sindaco Gaetano Manfredi: "Subito tre porti turistici in città".*

*Il ministro Nello Musumeci: "Il mare motore di crescita del Sud"*

di **ENRICA PROCACCINI**

**C**apitali privati e fondi pubblici insieme per rilanciare la nautica da diporto a Napoli. Il dossier è già sulla scrivania del sindaco Gaetano Manfredi che, per scoprire le prime carte del piano, ha approfittato della cinquantesima edizione del Nauticsud, il Salone internazionale della Nautica, ospitato la settimana scorsa nei padiglioni della Mostra d'Oltremare.

L'obiettivo dell'inquilino di Palazzo San Giacomo è quello di realizzare tre porti turistici: uno a Nisida, uno a Mergellina e uno a Vigliena, zona orientale della città.

Un'operazione importante soprattutto se si considera che, a dispetto dei numeri in crescita della nautica da diporto, il numero di posti barca è rimasto praticamente invariato negli ultimi vent'anni. E risulta oggi ampiamente insufficiente, rischiando di far andare in default il comparto e di bruciare posti di lavoro. Una preoccupazione ribadita dal ministro della Protezione civile e delle Politiche del mare, Nello Musumeci, intervenuto agli Stati generali della Nautica organizzati al Nauticsud. Qui ha snocciolato i dati di un recente studio della società PwC. "A fronte di una leggera flessione tra il 2021 e il 2023 delle immatricolazioni - ha detto Musumeci - nello stesso periodo i natanti da diporto, ossia le imbarcazioni sotto i 10 metri di lunghezza, che non necessitano di immatricolazione, sono in netta crescita, regi-

strando circa 416 mila unità. Questa analisi indica che in Italia l'assenza degli ormeggi è una realtà". Per l'esponente del governo Meloni, già presidente della Regione Siciliana, il dato più scottante riguarda il gap Nord/Sud. "Nel centro-Nord - ha detto - c'è un posto disponibile ogni tre barche, mentre il dato peggiora nel Sud Italia, dove si arriva a un solo posto disponibile ogni quattro imbarcazioni".

Una situazione allarmante se si considerano le ricadute che un aumento dell'offerta di posti barca potrebbe avere sulla crescita dell'intera filiera della nautica e sul turismo, su quel segmento "alto-spendente", per dirla con Daniela Santanché, ministro del Turismo, ospite della manifestazione insieme con il ministro del Made in Italy Adolfo Urso. "Napoli ha bisogno di posti barca, questo è il momento idoneo perché ci sono le condizioni per lavorare tra pubblico e privato - ha esordito Manfredi nella giornata inaugurale della Salone, passeggiando tra le 600 barche esposte nei 53 mila metri di esposizione - Abbiamo i siti e le opportunità per procedere sia nella zona di Napoli est, sia a Nisida, ma dobbiamo partire da Mergellina". Qui il Comune punta a un potenziamento dell'esistente, con un allungamento della diga foranea, ossia l'opera di sbarramento prospiciente il porto. Ma attenzione, la corsa potrebbe presentarsi a ostacoli: è una zona di vincolo e l'autorizzazione della Sovrintendenza è determinante.

Per Nisida, invece, è stata presentata da poco una proposta di project financing ed è già attivo un tavolo interistituzionale per esaminare la proposta del gruppo di imprenditori. E infine è stato riavviato il lavoro sull'area dell'ex Porto Fiorito, nella zona Est della città, a Vigliena, dove, però, c'è anche un problema di bonifiche. "Nell'ambito dell'accordo firmato con il ministero dell'Ambiente qualche settimana fa - ha chiarito Manfredi - abbiamo incluso anche l'area a terra, avviando un percorso di bonifica propedeutico alla valutazione di una proposta eventuale di un porto turistico".

I fondi per le infrastrutture portuali dovrebbe provenire anche da capitali privati. E la disponibilità a investire non manca. "Il sindaco ha centrato il problema e ha scelto i siti giusti - ha detto Gennaro Amato, presidente di Afina (Associazione Filiera nazionale della Nautica), organizzatore della manifestazione insieme con la Mostra d'Oltremare - Il potenziamento di Mergellina è la cosa più semplice da realizzare, forse in due anni una volta ottenute le



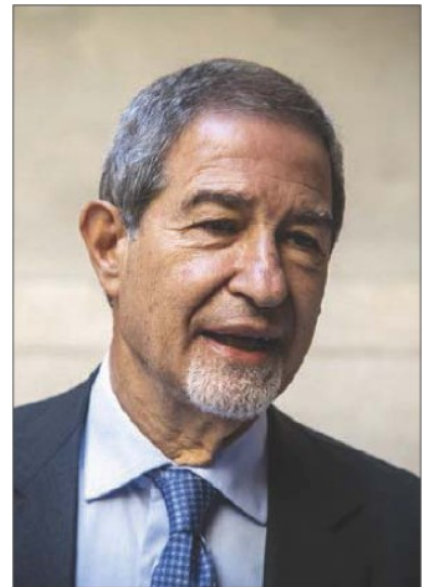
autorizzazioni; si potrebbero avere 350 posti barca in più". Napoli, insomma, cerca di ricostruire con il mare quel legame per troppo tempo interrotto. La Regione è pronta a fare la propria parte, con il governatore Vincenzo De Luca che al Nauticsud ha assicurato 100 milioni da mettere sul piatto per lo sviluppo delle aree portuali e il miglioramento degli attracchi della nautica da diporto.

La filiera, quella istituzionale, si chiude con gli impegni assunti dal ministro Musumeci. "Ho già in agenda tre temi legati ai problemi della nautica da diporto. Il primo -

ha detto - riguarda il peso burocratico che soffre ogni operatore del settore: dobbiamo snellire la burocrazia dei sistemi esistenti. Il secondo mira a intervenire con le istituzioni dei territori per risolvere il problema dei posti barca, un suicidio che non possiamo permetterci. Infine, vogliamo far crescere la blue economy. Il Mezzogiorno, nell'economia del mare, ha un tasso di crescita maggiore del Centro Nord e questo ci fa capire che il mare può diventare il motore di crescita delle regioni del Sud". Insomma, se mancano i posti barca, bisogna crearli.



A sinistra, Gaetano Manfredi. A destra, Nello Musumeci. Sotto, una veduta del porto di Mergellina



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44263 - L.1976 - T.1976



**L'economia**

DS0605 DS0605

## Porto di Civitavecchia la sfida dei container tra extracosti e ritardi



di **Eugenio Occorsio** • a pagina 8

**TRASPORTI**

# Porto di Civitavecchia è sfida sui container La crisi del Mar Rosso pesa su ritardi e costi

### I numeri

**-60%**

**Il traffico**

Con la crisi del Mar Rosso il passaggio delle navi attraverso il canale di Suez è crollato del 60%

**25%**

**I noli**

Il costo dei noli legato alla circumnavigazione dell'intera Africa è mediamente aumentato del 25%

**62**

**Giorni di viaggio**

Ora fra il porto di Shanghai e Civitavecchia i giorni di viaggio di un container sono diventati 62

Dopo gli attacchi dei guerriglieri Yemeniti crolla il passaggio delle navi nel Canale di Suez

di **Eugenio Occorsio**

Nel complesso portuale laziale (Civitavecchia-Gaeta-Fiumicino) è in corso un epocale upgrading: «Nel

2023 sono partiti investimenti per 260 milioni, tutte opere già cantierate, di cui 220 derivanti dal Pnrr e dai fondi integrativi, e 40 da altre riserve speciali come il programma green ports», afferma con orgoglio Pino Musolino, lunga esperienza nello shipping e nella gestione logistica, dal 2020 presidente dell'«Autorità di sistema portuale del Tirreno centro settentrionale», che gestisce appunto i tre porti. Gli scali sono oggetto di poten-

ziamento delle strutture ricettive, dragaggi per ampliare il bacino,



miglioramento della logistica di terra "retrostante". L'economia del mare diventa, anche nei piani di Unindustria, un punto di forza dello sviluppo regionale. Per Civitavecchia in particolare la sfida è conquistare una posizione dominante anche nelle merci dopo i successi ottenuti nelle crociere: per i passeggeri si sono superati i livelli pre-Covid e la città laziale è il secondo scalo europeo dopo Barcellona, «ma potremmo diventare entro pochi anni il primo», dice Musolino.

Senonché, all'inizio di quest'anno è arrivata una doccia fredda, che rischia di diventare gelata: il traffico globale delle merci è sconvolto dalla crisi del Mar Rosso, causata dagli attacchi dei guerriglieri Houthi dello Yemen contro le navi in transito verso il Canale di Suez, dove il traffico è già diminuito del 60%. «Sempre più portacontainer e petroliere scelgono di circumnavigare l'Africa piuttosto che mettere a repentaglio il carico e soprattutto la vita del personale imbarcato», conferma Giorgio Berretti, specialty director del broker assicurativo specializzato Marine Howden. «Le quotazioni dei costi delle assicurazioni per avventurarsi nel Mar Rosso sono lievitare fino a sei-sette volte, e anche questo, malgrado i maggiori tempi e costi, induce le compagnie di spedi-

ne a scegliere la strada più lunga ma più sicura». Riprende Musolino: «I lavori negli scali non hanno subito per ora alcun ritardo né rinvio. Però la situazione ci preoccupa: ci siamo dati 60 giorni per valutare l'effettivo decremento di business. Trenta sono già passati».

L'Italia è penalizzata dalla geografia: «È il primo "molo" che incontrano le navi provenienti da Oriente all'ingresso nel Mediterraneo», commenta Francesco Isola, managing director della RifLine, azienda di logistica con 65 dipendenti nella sede centrale di Fiumicino e altrettanti negli uffici di spedizione in Cina, Giappone, Turchia e altri Paesi. «Il Lazio, e la costa tirrenica in generale, è al centro dell'attenzione perché le grandi portacontainer non si addentrano di regola nell'Adriatico ma proseguono lungo la costa occidentale dell'Italia, passando dallo stretto di Messina e raggiungendo Gioia Tauro, Civitavecchia, La Spezia, Genova». La crisi di Suez ha già comportato la moltiplicazione per quattro dei noli da 1500 a 6000 dollari per container (il "biglietto" per il trasporto via mare), e i primi ritardi a catena nelle forniture: «Le navi che scelgono la rotta del Capo di Buona Speranza allungano di 10-15 giorni il viaggio che così diventa di 62 giorni fra Shanghai e Civitavecchia, senza

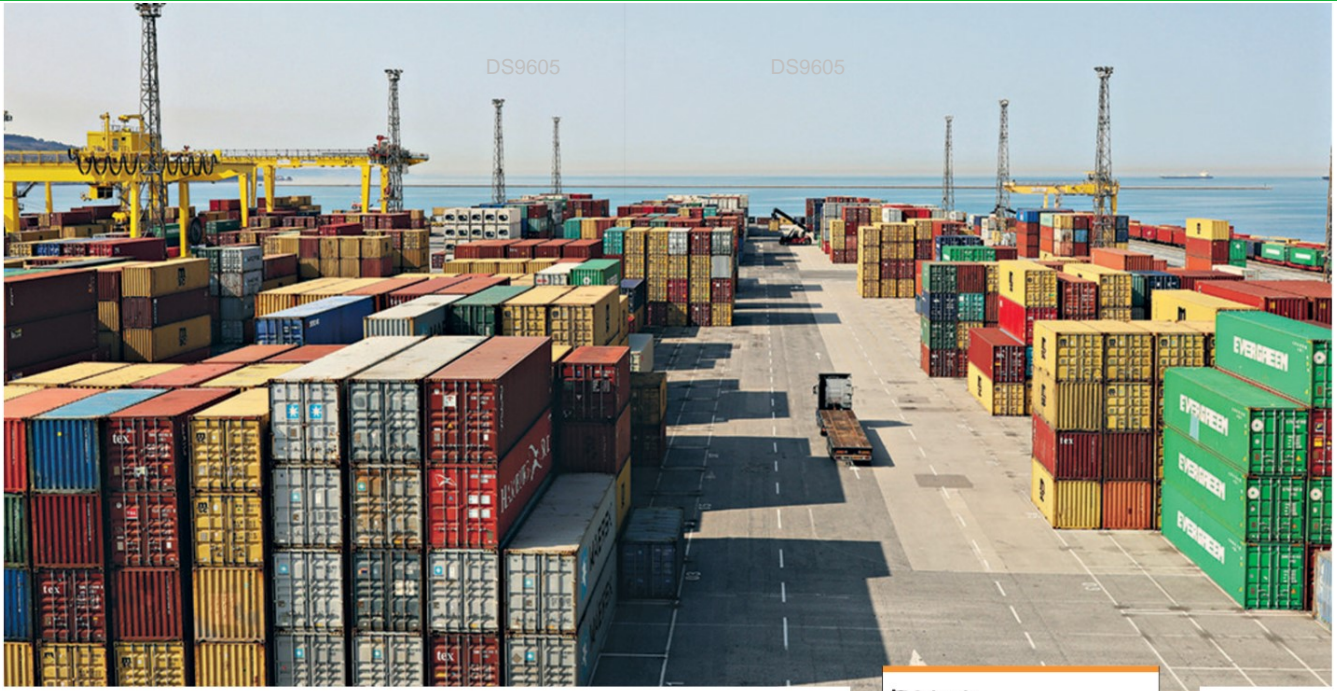
contare i sovraccosti che derivano alle compagnie di shipping dal fatto di dover impegnare più navi per soddisfare la domanda», puntualizza Isola. «Le conseguenze sui tempi di consegna e prezzi finali saranno inevitabili».


Un altro problema è che a quel punto le portacontainer che facevano scalo nel Tirreno, con Civitavecchia come uno dei punti nodali, ora potrebbero non entrare più, almeno in diversi casi, nello stretto di Gibilterra bensì puntare direttamente sulla destinazione finale nel nord Europa, approdando a Rotterdam, Le Havre, Amburgo. «I danni per l'economia laziale ed italiana sono esponenziali perché perderemo parte della logistica a terra e il trasporto finale via camion o treno verso le destinazioni del nord», spiega Raffaele Sempieri, capo delle vendite presso un altro grande spedizioniere, la Lesam International con sede centrale a Dragona alle porte di Roma. «Già ora riscontriamo una perdita del 20% nel business, ma potrà andare peggio. La verifica è imminente: in Cina, passate le festività del Capodanno stanno riaprendo le fabbriche (il termine ultimo è il 26 febbraio, ndr) e le spedizioni torneranno a pieno regime». Allora ci sarà la resa dei conti. Un motivo in più per sperare che le tensioni in Medio Oriente si allentino.



▲ **Presidente**

Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale del Lazio



 **Sul molo**  
Container fermi sul molo. La crisi del Mar Rosso, nel porto di Civitavecchia, ha penalizzato soprattutto le attività commerciali verso la Cina. Nel mirino i prezzi e i tempi delle consegne

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1679 - T.1679



Ravenna: investimento mai decollato

## Marinara, il porto che faceva sognare adesso è in vendita

Costa a pagina 16



# Il porto mai decollato Burrasca finanziaria e isolamento: il conto Marinara è in vendita

Sorgeva pronta a cedere l'intero compendio per 9 milioni di euro. Doveva essere la Porto Cervo della riviera, ma molto non ha funzionato. Dalle liti della prima ora al crac della coop costruttrice Cmr, tutta la storia

### Il progetto nel dettaglio

IL REGNO DEI DIPORTISTI



#### Ben 1.100 posti barca

La forza dei numeri  
Attualmente i posti barca disponibili a Marinara sono 1.100, dei quali 100 riservati al transito e sono occupati al 75%

CASE E NEGOZI



#### Una cittadella sul mare

Il punto di forza  
Abitazioni in stile nord americano, negozi e servizi dovevano essere il punto di forza dell'intervento rimasto scollegato dalla cittadina



È sempre mancata l'integrazione tra la darsena e il paese. Poteva essere una capitale nautica

di Giorgio Costa  
MARINA DI RAVENNA (Ravenna)

Il 22 giugno del 2007 fu festa grande a Marina di Ravenna; si inaugurava la prima tranches di quello che doveva diventare "il" porto turistico dell'Adriatico, una Porto Cervo in salsa romagnola. Quasi 17 anni dopo la proprietà, Sorgeva, dopo aver acquisito Seaser (che detiene Marinara) per un euro e averci rimeso in questi anni 10 di milioni, ritiene di aver concluso la propria missione, ovvero mettere in sicurezza la darsena, come è stato anticipato nei giorni scorsi dalla cronaca di Ravenna del *il Resto del Carlino*. «A fine anno - spiega il presidente di Seaser Davide Sinigaglia - arriverà il collaudo della Capitaneria di Porto e a quel punto gli assegnatari di appartamenti e posti bar-

ca avranno la certezza del loro acquisto fino al 2054 e questo potrebbe facilitare la cessione dell'intero compendio, ossia dei posti barca e del comparto immobiliare». Potrebbe essere arrivato così il momento di individuare un successore di Sorgeva, per questo c'è in campo un *advisor* (Alvarez & Marsal) e si parla di un valore intorno ai 9 milioni.

La parabola di Marinara nasce da un grande progetto, troppo grande per essere gestito solo da chi realizza immobili, la Cmr di Filo di Argenta, uno dei fiori all'occhiello delle coop di costruzioni "rosse" emiliano-romagnole prima che il vento della crisi le spazzasse via tutte o quasi. Un progetto che secondo molti ha finito per snaturare il paese che lo ospita - deterioran-



done per sempre un fronte mare che è diventato una sfilza di appartamenti di gusto nord americano – senza portare i benefici che ci si poteva immaginare arrivassero da 1.100 posti barca. Nessuno si vuol prendere la responsabilità di questo fallimento, tanto meno le amministrazioni pubbliche che si sono succedute a Ravenna, ma che l'opera sia rimasta una grande incompiuta è difficile da negare. «Sì, le cose sono andate male su un doppio versante. Quello economico, visto il fallimento della Cmr che aveva realizzato il porto turistico, e poi quello della mancata integrazione della darsena con il paese. Marina di Ravenna aveva l'occasione di diventare la capitale della nautica in Adriatico e l'ha persa», commenta Vidmer Mercatali, il sindaco Pds di Ravenna quando venne progettata e poi partirono i lavori di Marinara.

**Ciò** che ora si vede a Marina di Ravenna è il risultato di una idea nata quasi quarant'anni fa, quando il Comune cominciò a pensare a un approdo turistico come volano della località. Per promuovere l'iter nella prima metà degli anni Ottanta nacque quindi il consorzio Marinara, un soggetto privato con una regia pubblica: il 50% delle quote era del Comune e il resto era diviso fra cinque società sportive titolari di concessioni demaniali per le rispettive attività in mare. Venne affidata la progettazione per un costo di 1,2 miliardi di lire ma le liti iniziarono subito e i finanziatori del cantiere non si trovano. A svolgere i lavori, dopo aver ottenuto la concessione demaniale cinquantennale, è stata la società Seaser, realtà privata comparsa sulla scena accanto al consorzio e subentrata al suo posto. Seaser significava Cmr, la Cooperativa muratori riuniti di Filo di Argenta (Ferrara) che aveva la maggioranza delle quote della concessionaria e ha svolto i lavori: porti e cimiteri furono per anni il *core business* della coop. A reggere le redini del gioco quando partirono i la-

vori una coppia che fino a quel momento non aveva conosciuto particolari esperienze nella gestione di strutture pensate per il diportismo: l'ingegnere Pier Bruno Caravita e la moglie Patrizia Odessa. Il primo compariva sia in Seaser come presidente che in Cmr come direttore generale. Il fallimento della coop controllante, dichiarato dal tribunale nel 2011, non ha facilitato le cose. E c'è stata anche una parentesi in cui la gestione è passata per le mani di Italia Navigando, braccio operativo sotto il controllo del ministero del Tesoro. Sorgeva – che all'inizio aveva solo il 17% del capitale di Marinara e che entrò in gioco per una scelta politica di Lega-Coop Ferrara – da oltre 10 anni controlla l'intero pacchetto di azioni di Seaser e ha sostenuto responsabilmente il progetto, anche in virtù di una fidejussione da 20 milioni, investendo nella darsena e passando le forche caudine di una ristrutturazione finanziaria che ha ridotto da 45, ovvero il debito ereditato dalla Cmr, a 15 milioni l'esposizione verso le banche, seguito da investimenti strutturali e da una drastica cura dimagrante sul fronte dei costi.

**«La società** – spiega Sinigaglia – ha rimesso ordine nei conti e azzerato i debiti verso i fornitori che erano arrivati a quota 2,5 milioni e abbiamo chiuso il 2023 con ricavi per 2,2 milioni e un utile di 700 mila euro ma un Ebit a zero a causa della crescita degli interessi sul debito di 12 milioni che dobbiamo spendere e dell'aumento Istat del 25% sul valore della concessione demaniale». Attualmente i posti barca disponibili a Marinara sono 1.100 (100 riservati al transito) e sono occupati al 75%. Marinara, dal punto di vista del mare, è il porto turistico più sicuro dell'Adriatico, dove le barche affrontano in sicurezza e senza danni burrasche rilevanti. Ma la burrasca finanziaria, e l'isolamento in cui le istituzioni l'hanno relegata, sono stati gli scogli in cui la nave di Marinara si è incagliata.



Davide Sinigaglia, presidente di Seaser lungo uno dei pontili del porto turistico



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1737 - T.1737

© RIPRODUZIONE RISERVATA



VADO LIGURE. INAUGURAZIONE ALLE 15,30 CON I VERTICI DELL'AUTORITÀ

# Nuova viabilità in porto battesimo per lo svincolo

Cadranno ufficialmente i veli sul nuovo assetto della viabilità portuale e urbana di Vado. Alle 15.30 sarà inaugurato il nuovo svincolo realizzato dall'Autorità di sistema portuale e studiato per separare il flusso di traffico urbano e dei mezzi pesanti in entrata e in uscita dal porto. In particolare, dallo sbocco delle gallerie dell'Aurelia bis i veicoli industriali e commerciali potranno dirigersi verso via Trieste per raggiungere il Vio (Vado Intermodal Operators), il polo del caffè del gruppo Pacorini e il terminal intermodale, oppure potranno attraversare i varchi doganali per arrivare alle aree portuali della piattaforma Vado Gateway. Il traffico urbano, invece, potrà imboccare il nuovo viadotto, che sfilava a Sud del parco commerciale Molo 8.44, per arrivare in via Alla Costa attraverso la rotonda.

Il taglio del nastro è alle 15,30 di oggi, alla presenza del commissario straordinario dell'Autorità portuale, Paolo Piacenza, e del commissario prefettizio del Comune di Vado, Maurizio Gatto. Gli interventi dei tecnici saranno affidati a Paolo Giuggia, amministratore delegato della Giuggia Costruzioni che ha costruito l'infrastruttura, e a Paola Roascio, dirigente del settore tecnica e ambiente di Palazzo

San Giorgio. L'appalto, per un valore di circa 20 milioni di euro, era stato assegnato all'associazione di imprese formata da Fincosit e Giuggia Costruzioni. L'intervento, gestito dall'Autorità portuale, fa parte di un pacchetto di opere che daranno a Vado e al porto un assetto più dinamico.

Lo sviluppo dei traffici merci, con l'apertura nel 2019 della piattaforma ideata da Apm Terminals, ha infatti richiesto una serie di interventi per migliorare la convivenza fra il territorio e il sistema portuale. Da un lato era necessario separare i flussi, sia per offrire più sicurezza alla circolazione stradale del centro città, dirottando i camion su percorsi che aggirassero l'abitato, sia per garantire una maggiore velocità nel transito dei mezzi pesanti, nodo cruciale per rendere un terminal portuale competitivo. Intanto si è approfittato dell'occasione per risolvere il nodo della strozzatura di via Alla Costa e della mancanza di un vero collegamento tra la zona di via Piave e sotto a San Genesio con la via Aurelia. Un altro progetto riguarderà la bretella di collegamento che, attraversando le aree dell'ex Tri, permetterà ai camion di raggiungere il futuro casello autostradale di Bossarino.—

G.V.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La nuova viabilità per il porto di Vado

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263

