

Rassegna del 20-02-24

TRAGHETTI

20/02/24 Foglio	3	Editoriali - Il Mar Rosso è sempre pericoloso	...	1
20/02/24 Repubblica	13	Gli Houti affondano cargo inglese Al via Aspides, lo scudo della missione Ue - Ue, parte la missione Aspides Ma nell'arsenale degli Houti arriva il drone sottomarino	Di Feo Gianluca	2

20/02/24 Repubblica Genova	10	Nuovo simulatore Cetena per l'Accademia	N.b.	5
----------------------------	----	---	------	---

CROCIERE

20/02/24 Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Crociere, Chioggia anticipa Venezia e punta sui passeggeri «luxury» «Ricaduta importante per la città»	Guidone Paolo	6
---	---	--	---------------	---

20/02/24 Gazzettino Venezia	5	Crociere, Chioggia si conferma porto del lusso - Chioggia "perde" due crociere, ma resta porto del lusso	Degan Diego	7
-----------------------------	---	--	-------------	---

20/02/24 Gazzettino Venezia	5	Ma i commercianti alzano subito il tiro «Vogliamo essere coinvolti nei progetti»	D.Deg.	9
-----------------------------	---	--	--------	---

20/02/24 Nuova Venezia	10	«Gli impatti sono molto positivi ma serve più coinvolgimento»	E.B.A.	11
------------------------	----	---	--------	----

20/02/24 Nuova Venezia	10	Chioggia, 33 navi e 50 mila turisti - Chioggia, ecco le crociere In città 33 grandi navi E cinquantamila turisti	Boscolo Anzoletti Elisabetta	12
------------------------	----	--	------------------------------	----

19/02/24 Osservatore Romano	5	La nave da crociera e il piccolo Maschio Angioino	...	15
-----------------------------	---	---	-----	----

20/02/24 Repubblica Genova	3	Aeroporto, connessioni a due tempi - Aeroporto, connessioni pronte entro il 2025 e spunta l'hotel di Sestri	Pastore Luigi	16
----------------------------	---	---	---------------	----

20/02/24 Repubblica Genova	10	Crociere, Genova capitale d'Europa - Crociere, una settimana di confronto in Fiera Genova capitale d'Europa	Minella Massimo	19
----------------------------	----	---	-----------------	----

20/02/24 Voce di Rovigo	17	In arrivo le crociere "luxury"	Biolcati Marco	23
-------------------------	----	--------------------------------	----------------	----

ARMATORI E CANTIERI NAVALI

20/02/24 Corriere del Mezzogiorno Puglia	11	Intervista a Paolo Semeraro - Le «Neo» barche di Semeraro vendute in tutto il mondo	Spagnoletti Christiano	24
--	----	---	------------------------	----

20/02/24 Giornale del Piemonte e della Liguria	6	Nuovo sistema di simulazione navale per la Marina Mercantile	...	25
--	---	--	-----	----

20/02/24 Giornale del Piemonte e della Liguria	6	Rixi: «Riparazioni navali, sfida per il Paese»	...	26
--	---	--	-----	----

20/02/24 Secolo XIX	18	Genova, cantieristica da momento magico «Valiamo 1,5 miliardi» - Genova, la navalmeccanica vale 1,5 miliardi «Momento magico: ora servono più spazi»	Gallotti Simone	27
---------------------	----	--	-----------------	----

20/02/24 Secolo XIX	17	In breve - Fincantieri. Patto per il simulatore tra Cetena e Accademia	...	29
---------------------	----	--	-----	----

20/02/24 Secolo XIX	17	In breve - Nautica. Ferretti, ordini record e ricavi a 1,1 miliardi	...	30
---------------------	----	---	-----	----

20/02/24 Sole 24 Ore	17	Bucci: «Più spazi a Genova per i cantieri di navi e yacht»	de Forcade Raoul	31
----------------------	----	--	------------------	----

PORTI E LOGISTICA

20/02/24 Corriere del Mezzogiorno Puglia	4	Nuovi pontili, 200 mila euro per le spiagge Lavori a Torre Quetta e Pane e Pomodoro	Filotico Enrico	32
--	---	---	-----------------	----

20/02/24 Corriere del Veneto Venezia e Mestre	8	Mose, manutenzione ancora ferma Ritorna l'ipotesi di vendere Thetis	Zorzi Alberto	33
---	---	---	---------------	----

20/02/24 Cronache di Caserta	7	Porto di Castelvolturmo, pressing degli imprenditori	r.c.	35
------------------------------	---	--	------	----

20/02/24 Echos	15	L'Unione europea vuole proteggere il traffico marittimo nel Mar Rosso	Collen Vincent	36
----------------	----	---	----------------	----

20/02/24 Figaro	17	I redditi del Canale di Suez in calo di circa il 50%	A. Boh.	37
-----------------	----	--	---------	----

20/02/24 Giornale	23	I lapilli di Pompeo - Gioia Tauro volano del Pil	Locatelli Pompeo	38
-------------------	----	--	------------------	----

20/02/24	La Verita'	12	Emiliano fa cose turche per tenere le mani cinesi sui porti - Nuove mosse di Emiliano per far rientrare Cina e Pd nella partita dei porti	<i>Conti Camilla</i>	39
20/02/24	Mattino Napoli	31	Servizio idrico, via all'intesa tra Abc e porto di Napoli	...	42
20/02/24	Nazione Viareggio	8	La draga scava nel porto «Ma a noi a che ci serve?»	...	43
20/02/24	Repubblica Genova	11	Il settore industriale del porto vale un miliardo e mezzo di euro	<i>Cerignale Fabrizio</i>	44
20/02/24	Secolo XIX	17	Bucci: «Multedo idea scartata anni fa»	...	45
20/02/24	Secolo XIX	17	In breve - Nomi nella lista sindacale Psa ora valuta il Garante	...	46
20/02/24	Secolo XIX	17	Intervista a Guido Ottolenghi - Superba tira dritto «Solo Ponte Somalia per i nostri depositi» - «Depositati, Ponte Somalia unica opzione Pronti ad andare avanti anche da soli»	<i>Dell'Antico Matteo - Quarati Alberto</i>	47
20/02/24	Secolo XIX Savona	22	Il viadotto di Porto Vado - Vado, ecco la nuova viabilità per il porto	<i>Amodio Antonio</i>	49
20/02/24	Stampa Savona	32	Il viadotto di Porto Vado - Vado, ecco la nuova viabilità per il porto	<i>Amodio Antonio</i>	51
NAUTICA					
20/02/24	Corriere della Sera	41	Ferretti, ricavi oltre il miliardo Via al riacquisto di azioni	<i>A.Rin</i>	53
20/02/24	Corriere Romagna	5	Ferretti supera il miliardo di ricavi e compra una nuova area a Ravenna	<i>Caricato Pietro</i>	54
20/02/24	Libero Quotidiano	18	Anno da record per Ferretti Ricavi a 1,1 mld	...	56
20/02/24	Mf	12	Per gli yacht Ferretti margini record e più ordini	<i>Carosielli Nicola</i>	57
20/02/24	Resto del Carlino Forlì	3	Ferretti, un anno di crescita boom - Ferretti da record Bilancio 2023: utili a 38% Oltre un miliardo di ricavi	<i>Bonali Gianni</i>	58
20/02/24	Sole 24 Ore	30	Ferretti Yacht, profitti in crescita del 38% Nuovi cantieri a Ravenna	<i>de Forcade Raoul</i>	60

EDITORIALI

Il Mar Rosso è sempre pericoloso

L'equipaggio della Rubymar deve lasciare la nave dopo un attacco houthi

Per la prima volta dal 7 ottobre, l'equipaggio di un mercantile in transito nel Golfo di Aden ha dovuto abbandonare la nave, colpita da un missile lanciato dagli houthi. Il Rubymar, questo è il nome del cargo, batte bandiera del Belize ma risulta di proprietà britannica. Era salpato da Ras al Khair, in Arabia Saudita, ed era diretto al porto di Varna, in Bulgaria. Secondo il Comando centrale degli Stati Uniti, l'attacco è avvenuto domenica sera e l'equipaggio è stato tratto in salvo da un'altra nave mercantile che era giunta sul posto per prestare soccorso insieme a un'unità militare americana. Nella serata di ieri, il portavoce degli houthi, Yahya Saree, ha confermato che un missile ha causato "danni catastrofici" alla nave. Saree ha anche rivendicato l'abbattimento di un drone Reaper americano nei pressi del porto di Hodeida - una notizia che al momento non trova conferme - e l'attacco ad altre due navi mercantili americane. Una è la Sea Champion, battente bandiera greca, e l'altra è la Navis Fortuna. L'evento che ha interessato il Rubymar è uno dei più eclatanti dall'inizio dell'offensiva lanciata da Ansar Allah nel Mar Rosso, dai tempi del sequestro della Galaxy Leader avvenuto tre mesi fa. L'attacco è avvenuto vicino allo Stretto di Bab al Mandab, che è sotto il controllo degli uomini di Ansar Allah. Da diversi giorni la gran parte degli attacchi degli houthi si sta concentrando proprio lì perché è più semplice colpire quel tratto di mare che è davanti alle coste che sono sotto il loro diretto controllo. Nonostante il lancio della controffensiva anglo-americana, che aveva portato a una riduzione degli attacchi degli houthi nelle ultime due settimane, la minaccia nel Mar Rosso è ancora viva. Un motivo in più per rendere la nuova missione europea - e a comando italiano - Aspides, lanciata ieri, ancora più importante per assicurare la difesa della navigazione in un tratto di mare cruciale per i commerci globali.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44259 - L.1620 - T.1619



Mar Rosso

DS9605

DS9605

Gli Houti affondano cargo inglese Al via Aspides, lo scudo della missione Ue

di Gianluca Di Feo. Servizi di al-Ajrami e Raineri
● alle pagine 12 e 13

Nel Mar Rosso

Ue, parte la missione Aspides Ma nell'arsenale degli Houti arriva il drone sottomarino

I jihadisti yemeniti continuano
a non dare tregua e utilizzano armi
sempre più sofisticate progettate in Iran
Affondato un container britannico

di Gianluca Di Feo

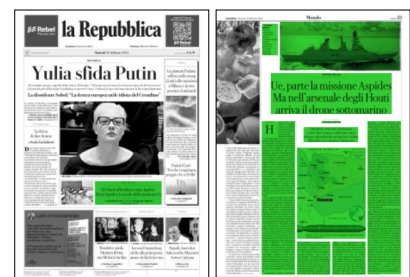
Hanno tirato fuori persino un'arma senza precedenti: un drone sottomarino che viene telecomandato in direzione delle navi e poi prosegue come un automa guidato dalla testata sonar. Gli Houti continuano a esibire un arsenale che sembra inesauribile, lanciando senza sosta ordigni di concezione iraniana che riservano più di una sorpresa. Duecento bombardamenti condotti da jet e cruise dell'Us Navy non hanno smantellato l'organizzazione militare del movimento fondamentalista che prosegue il fuoco contro le rotte commerciali a largo dello Yemen. In poche ore sono riusciti a centrare un mercantile di proprietà britannica, con danni così gravi da obbligare l'equipaggio ad abbandonarlo, e a sfiorare una portacontainer greca noleggiata da una società americana, che se l'è cavata con una pioggia di schegge sulla fiancata. Entrambi i raid sono stati scagliati con estrema precisione e segnano un pessimo benvenuto per la squadra navale europea nel Mar Rosso.

Ieri i ministri degli Esteri dell'Unione hanno dato il via alla missione

Aspides. Avrà quartier generale in Grecia agli ordini del commodoro Vasileios Gryparis e il comando operativo affidato al contrammiraglio Stefano Costantino a bordo del cacciatorpediniere "Caio Duilio". L'ufficiale italiano ha svolto lo stesso incarico un anno fa nella spedizione Agenor che presidia le acque dello Stretto di Hormuz per impedire assalti contro le petroliere. Il ministro della Difesa Guido Crosetto ha confermato che la partecipazione italiana dovrà essere approvata da un voto del Parlamento: «È una risposta necessaria alla guerra ibrida che gli Houti stanno portando avanti nello stretto di Bab el-Mandeb - ha dichiarato Crosetto - tagliando le vie di comunicazione che alimentano numerosi Paesi tra cui il nostro, incidendo sulle loro economie e creando uno svantaggio competitivo per l'Occidente a favore di altre nazioni, le cui navi non vengono attaccate». Il riferimento del ministro è a Russia e Cina: non ci sono mai state aggressioni contro portacontainer o petroliere usate da compagnie di questi Paesi.

La missione europea è esclusivamente difensiva e non prevede azioni sulla terraferma: dovrà scortare i mercantili e garantire la libertà di navigazione nel Mar Rosso. Lo scu-

do - che in greco antico si chiamava appunto Aspides - sarà fornito da una falange di missili terra-aria. Il "Caio Duilio", che sarà l'ammiraglia, dispone di 48 tra Aster 15 a corto raggio e Aster 30 che coprono cento chilometri: può lanciarne quattro contemporaneamente. Si tratta di un cacciatorpediniere moderno, lungo 158 metri e con 195 persone d'equipaggio a cui si aggiungerà lo stato maggiore della spedizione. La "Hessen" tedesca è un'unità specializzata nella protezione anti-aerea con 32 missili intercettori e un barriera ravvicinata con altri 42 ordigni Ram. Atene manderà la "Hydra" e invece Parigi schiera la "Languedoc", che nelle scorse settimane ha già abbattuto uno sciame di droni davanti alle coste yemenite. Oltre agli elicotteri imbarcati, nella base di Gibuti verranno dislocati velivoli da ricognizione per garantire una perlu-



strazione a lunga distanza. Uno schermo potente, che dovrà fare i conti con una minaccia agguerrita.

La flotta Usa sorveglia ininterrottamente il territorio degli Houti e interviene ogni volta che individua le rampe dei loro ordigni. Negli ultimi giorni ci sono stati cinque raid ma le squadriglie della portaerei "Eisenhower" non riescono a impedire le incursioni della milizia sciita. Missili e droni anti-nave sono trasportati da camioncini identici a quelli civili, che restano nascosti nei capannoni o nei mercati fino al momento di colpire. L'Us Navy ne ha distrutti a dozzine ma il loro numero sembra non avere fine. Due giorni fa gli americani hanno sequestrato un altro battello partito dall'Iran con le componenti per assemblare nuove armi. L'ammiraglio statunitense Brad Cooper

ha detto alla *Cbs*: «Sappiamo che ci sono uomini dei Guardiani della Rivoluzione di Teheran sul campo in Yemen, che operano fianco a fianco con gli Houti, li consigliano e forniscono informazioni sui bersagli». E ha aggiunto: «Qualunque iniziativa per eliminare questa capacità ovviamente sarebbe una decisione politica. Il nostro compito adesso è soltanto quello di essere pronti e continuare a essere aggressivi nell'esercitare il nostro diritto all'autodifesa e prendere di mira missili e droni che cercano di colpirci».

In uno di questi scontri sabato è stato distrutto un sottomarino teleguidato che stava per essere lanciato contro la flotta statunitense. Si dovrebbe trattare di un Nazir-5, mostrato durante una parata degli aya-

tollah un anno fa: esteriormente è simile a un siluro, ma con dimensioni molto più grandi e mezza tonnellata di esplosivo. All'inizio resta un metro sott'acqua, lasciando emergere un'antenna che serve per guidarlo: poi ad alcuni chilometri dall'obiettivo si attiva un sonar nella testata che lo pilota autonomamente. Nessuno aveva mai cercato di impiegare un'arma simile: un altro primato degli Houti, che sono stati anche i primi in assoluto a utilizzare i missili balistici contro le navi. Gli analisti della Nato ritenevano che questi ordigni velocissimi fossero troppo imprecisi per costituire un pericolo: invece piombano a pochi metri dai mercantili o li centrano in pieno. Una minaccia con cui ora anche la missione europea dovrà misurarsi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli AUV / UUV sottomarino senza equipaggio a guida autonoma utilizzati dagli houti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44259 - L.1603 - T.1677



► **La nave italiana**
Il caccia-
torpediniere
'Caio Duilio',
da cui il
contrammiraglio
Stefano
Costantino
garantirà il
comando
operativo
di Aspides

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44259 - L.1603 - T.1677

L'alleanza

DS9605

DS9605

Nuovo simulatore Cetena per l'Accademia

Siglato il contratto tra Cetena, Centro per gli Studi di Tecnica Navale del gruppo Fincantieri, e l'Accademia Italiana della Marina Mercantile per la fornitura di un sistema di simulazione navale. Il progetto rappresenta la continuazione della collaborazione tra Cetena e Accademia. Nel 2021 infatti sono stati inaugurati i nuovi simulatori di navigazione realizzati dal Cetena, installati nell'attuale sede dell'Accademia, ad Albaro.

Il nuovo simulatore, destinato alla formazione degli equipaggi del personale marittimo, sarà installato presso la futura sede dell'Accademia, il Palazzo Tabarca, la cui ristrutturazione vedrà la luce nel 2025, su una superficie di quasi 6.000 metri quadrati, su due piani, i nuovi simulatori. La tecnologia digitale implementata attraverso i sistemi di simulazione del Cetena farà del nuovo centro dell'Accademia uno tra i più avanzati Training Center di interesse pubblico del Mediterraneo. Sarà possibile simulare la conduzione di più unità navali, dalle portacontainer alle ultime navi realizzate per il mondo cruise. «Questo nuovo progetto – afferma Massimo Debenedetti, ad del Cetena – l'importanza strategica della partnership tra Cetena ed Accademia per posizionare il territorio genovese tra quelli maggiormente all'avanguardia in Europa nella Blue Economy». «Siamo orgogliosi di avere al nostro fianco un partner come Cetena – aggiunge Paola Vidotto, direttore generale dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile – perché lo sviluppo del settore marittimo, portuale e della logistica necessitano di tecnologie all'avanguardia».

– (n.b.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ La stretta di mano fra l'ad del Cetena Massimo Debenedetti e Paola Vidotto, dg dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44259 - L.1809 - T.1809



Crociere, Chioggia anticipa Venezia e punta sui passeggeri «luxury» «Ricaduta importante per la città»

Prima nave il 26 febbraio, 50 mila passeggeri nel 2024. «Destinazione fissa»

CHIOGGIA La prima sarà la Viking Saturn, che arriverà il 26 febbraio, mentre l'ultima nave da crociera della stagione 2024 ad arrivare il 30 ottobre al porto di Chioggia, sarà la Viking Star. Prima ancora che a Venezia, dove il primo approdo è previsto il 24 marzo, nel sistema portuale veneziano la stagione crocieristica vedrà il suo avvio a Chioggia e quest'anno l'aspettativa del Comune sulla terza stagione crocieristica post «anno zero» — dopo che il decreto Draghi del 2021 ha cancellato il passaggio delle navi davanti a san Marco — è quella di contare sulle crociere come volano per lo sviluppo di un nuovo segmento turistico, composto da persone con elevata propensione a spendere e provenienti soprattutto da Usa, Canada e Australia. «Sono persone che ora possono visitare la nostra città, conoscere le sue bellezze e mangiare dell'ottimo pesce — ricorda il sindaco Mauro Armelao — portando una fetta di mercato che prima non avevamo e per questo cercheremo di organizzarci al meglio per offrire servizi di alta qualità e rendere Chioggia una destinazione crocieristica non occasionale». La stagione che sta per iniziare porterà in città 33 tocate (in leggera flessione rispetto alle 35 dell'anno scorso) e 48 mila passeggeri (gli stessi del 2023) diretti verso località del Mediterraneo quali Istanbul o Atene, che viaggeranno su navi da crociera appartenenti alle tre compagnie specializzate nel segmento luxury: Viking Ocean Cruises, Azamara Cruises e

Ritz-Carlton Yacht Collection.

La sosta a Chioggia avrà una durata media di due notti quasi sempre in modalità home port e per rendere più efficiente il servizio di sbarco e imbarco dei passeggeri, per questa stagione Vtp ha investito 200 mila euro. «Il settore del lusso è quello che porta più benefici — spiega il presidente Fabrizio Spagna — perché porta un numero limitato di persone che cercano tutto il meglio di ciò che una città può offrire, con una ricaduta importante sulla sua economia». E dal porto di Chioggia i turisti potranno raggiungere Venezia con i lanciai messi a disposizione dalle compagnie di navigazione locali. «Il settore crocieristico di lusso sta esplodendo ed è alla ricerca di nuove tratte — chiarisce il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Fulvio Lino Di Blasio — e siamo in grado di intercettare un traffico nuovo che prima non c'era e che deve crescere ancora. Per questo stiamo lavorando perché Chioggia rimanga una destinazione fissa anche quando Venezia, con la stazione Marittima, tornerà ad avere la piena agibilità». Grandi aspettative per la stagione crocieristica che sta per iniziare le ha anche Confesercenti Venezia che si è impegnata a fare la sua parte per offrire prodotti turistici più competitivi e in linea con la domanda. «Mettendo a disposizione dei passeggeri bar e ristoranti sempre aperti, menù turistici e degustazioni di prodotti tipici», dice il direttore Alvise Canniello.

Paolo Guidone
© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'esordio Una delle prime navi della Viking al porto di Chioggia nel 2022



Turismo/1
Crociere,
Chioggia
si conferma
porto del lusso

DS9605

DS9605

Numeri leggermente inferiori al 2023, ma che confermano Chioggia come destinazione privilegiata nel segmento "luxury". Per la stagione 2024 lo scalo avrà oltre 30 "toccate" di navi da crociera.

Degan a pagina V

Chioggia "perde" due crociere, ma resta porto del lusso

- La leggera flessione non preoccupa Conferme da Usa, Canada e Australia
- Il Porto punta sulla eco-sostenibilità e Vtp annuncia nuovi investimenti

**IL SINDACO ARMELAO:
«CI SONO STATE CRITICHE
PER LA SITUAZIONE
UN PO' CAOTICA,
MA STIAMO MIGLIORANDO
CON ZTL E ALTRE NOVITÀ»**

PORTO

CHIOGGIA Oltre 30 "toccate", tutte in home port (ovvero come porto principale), con un passaggio stimato di circa 48mila passeggeri, trasportati da tre diverse compagnie di navigazione. Sono questi i "numeri" della prossima stagione crocieristica di Chioggia, che inizierà il 26 febbraio, con l'arrivo al porto dei Saloni della Viking Saturn. Il bilancio del 2023 e le prospettive per il 2024, di questo nuovo seg-

mento turistico a Chioggia, sono state illustrate, ieri, in una conferenza stampa, cui hanno preso parte il sindaco, Mauro Armelao, Fabrizio Spagna, presidente di Venezia Terminal Passeggeri, Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di sistema portuale e Ottavio Cilio, comandante in seconda della Capitaneria di porto di Chioggia. Numeri leggermente inferiori al 2023 (2 o 3 tocche in meno, relative alle scelte dei percorsi delle compagnie di navigazione), ma che confermano Chioggia come destinazione privilegiata nel segmento "luxury", quindi con una sua attrattiva specifica, anche grazie agli investimenti (200mila euro in due anni) effettuati da Vtp, forieri di ulteriori incrementi di traffico nei prossimi anni. Co-

me per il 2023, i crocieristi arriveranno, per la quasi totalità, da Usa, Australia e Canada. Gli itinerari proposti sono principalmente di tipo aperto, con imbarco a Chioggia e sbarco in un altro scalo, e durata dagli 8 ai 13 giorni nell'Adriatico e verso il Mediterraneo orientale.

LUSSO CONFERMATO

Armelao si è detto orgoglioso che Chioggia sia divenuta una



destinazione crocieristica vera e propria, oltre che dell'indotto economico che si è creato, pur non riuscendo ancora a quantificarlo, riferendo dell'aumento degli incassi, riscontrato da molti commercianti, al punto da programmare nuove assunzioni di personale in coincidenza con l'arrivo delle crociere. Ma ha anche osservato come, nelle recensioni sui siti specializzati, alcuni turisti abbiano riferito di aver trovato Chioggia «un po' caotica». Ma su questo, ha aggiunto «stiamo lavorando per migliorare, con la Ztl e altre iniziative». Sulla stessa linea di work in progress si è espresso anche Fabrizio Spagna, presidente di Vtp. «L'obiettivo era di integrare l'offerta e potenziarla perché possa essere attrattiva per le compagnie e in linea con gli standard di ospitalità del turismo di lusso, coinvolgendo in questo percorso cruise operator, agenti di viaggio, agenzie marittime e operatori e stakeholder locali. Siamo partiti due

anni fa, con 13 toccate e 17mila passeggeri. Ora Chioggia ha tutte le caratteristiche per diventare una destinazione crocieristica capace di offrire pacchetti turistici interessanti per il tipo di visitatori che arrivano in nave e di essere un punto di partenza per le escursioni sul territorio. Gli investimenti, avviati nel 2023, proseguiranno nel 2024 con l'acquisto di nuove attrezzature per adeguare ulteriormente i servizi di safety e security, interventi per l'ottimizzazione delle strutture e il rinnovamento dei sistemi informatici per la gestione delle navi e dei passeggeri».

NUOVI INVESTIMENTI

Anche il presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, ha sottolineato il buon esito della programmazione avviata sullo scalo di clodiense. «Fare di Chioggia una destinazione crocieristica sostenibile e di richiamo internazionale - ha detto - era l'obiettivo che ci era-

mo posti un anno fa, anche attraverso la proposta di un innovativo modello di offerta e di fruizione turistica. Oggi possiamo affermare di aver posto solide basi per il raggiungimento di tale obiettivo. Per contribuire all'eco-sostenibilità del comparto, da due anni, abbiamo coinvolto Chioggia nell'intesa denominata Blue Flag che riduce l'impatto delle emissioni in atmosfera a beneficio della cittadinanza e di chi opera nel porto. In questo senso, all'accordo si affiancheranno altre iniziative come, ad esempio, la creazione di una rete di monitoraggio ambientale per il rilevamento della qualità dell'aria e del rumore da installare al porto di Chioggia. Tutto questo per garantire una maggiore competitività dello scalo e uno sviluppo economico e sociale compatibile con la salvaguardia del territorio a vantaggio sia degli addetti del comparto che degli operatori economici del territorio».

Diego Degan

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli attracchi nel 2024

Withub

Mese	Compagnia di crociera	Nave	Data arrivo	Data partenza
Febbraio	Viking Ocean Cruises	Viking Saturn	26/02/2024	29/02/2024
Marzo	Viking Ocean Cruises	Viking Mars	28/03/2024	31/03/2024
Aprile	Viking Ocean Cruises	Viking Star	12/04/2024	13/04/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	19/04/2024	20/04/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Mars	26/04/2024	28/04/2024
Maggio	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	02/05/2024	02/05/2024
	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	07/05/2024	07/05/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	08/05/2024	09/05/2024
	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	12/05/2024	12/05/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Jupiter	18/05/2024	20/05/2024
	Azamara Cruises	Azamara Onward	30/05/2024	30/05/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	31/05/2024	01/06/2024
Giugno	Viking Ocean Cruises	Viking Jupiter	15/06/2024	15/06/2024
	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	19/06/2024	19/06/2024
	Azamara Cruises	Azamara Journey	26/06/2024	26/06/2024
	The Ritz-Carlton Yacht Collection	Evrina	30/06/2024	30/06/2024
Luglio	The Ritz-Carlton Yacht Collection	Evrina	07/07/2024	07/07/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	12/07/2024	13/07/2024
	Azamara Cruises	Azamara Journey	22/07/2024	22/07/2024
	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	24/07/2024	25/07/2024
	The Ritz-Carlton Yacht Collection	Evrina	28/07/2024	28/07/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	31/07/2024	01/08/2024
Agosto	Viking Ocean Cruises	Viking Jupiter	10/08/2024	12/08/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	23/08/2024	24/08/2024
Settembre	Viking Ocean Cruises	Viking Jupiter	07/09/2024	09/09/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Sea	11/09/2024	12/09/2024
	Azamara Cruises	Azamara Pursuit	17/09/2024	17/09/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Saturn	25/09/2024	26/09/2024
Ottobre	Viking Ocean Cruises	Viking Jupiter	03/10/2024	05/10/2024
	Azamara Cruises	Azamara Quest	10/10/2024	10/10/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Saturn	11/10/2024	13/10/2024
	Azamara Cruises	Azamara Quest	19/10/2024	19/10/2024
	Viking Ocean Cruises	Viking Star	30/10/2024	31/10/2024

Ma i commercianti alzano subito il tiro «Vogliamo essere coinvolti nei progetti»

DA RE (ASCOM):
«BISOGNA SAPERE
QUANDO ARRIVA
UNA NAVE IN CITTA'»
CONFESERCENTI:
«TURISMO DI QUALITA'»

ALL'ORIZZONTE
SI PROFILA ANCHE
IL POSSIBILE
ATTRACCO
DI DUE MEZZI
ALLO STESSO TEMPO

LE REAZIONI

CHIOGGIA «Coinvolgeteci di più. Vogliamo essere informati di quando arrivano le navi da crociera». La richiesta è arrivata al termine della conferenza stampa sull'imminente avvio della stagione crocieristica, da Alessandro Da Re, presidente di Ascom Chioggia che, appunto, ha esternato la volontà dei commercianti di essere pienamente inseriti in questo circuito turistico. Del resto era stato lo stesso sindaco, Mauro Armelao, pochi minuti prima, a spiegare come «un certo tipo di commercianti» avessero riscontrato un aumento delle vendite in corrispondenza dell'arrivo delle crociere. Quale tipo di commercianti? Quelli di fascia alta, che vendono abbigliamento e accessori di maggior valore. Perché il crocierista, soprattutto quello delle navi non troppo grandi, che arriva a Chioggia, è un turista che spende, e conoscere in anticipo il giorno e l'orario dell'arrivo, può servire ad organizzare al meglio qualunque negozio, anche in termini di offerta di merce e presenza del personale. Insomma, questo tipo di turismo "fa gola" e le categorie chiedono che venga fatto crescere, in collaborazione, ovviamente, con le loro associazioni.

Del resto anche Confesercenti si esprime in modo analogo. «La crocieristica è una componente particolarmente importante del turismo perché caratterizzata da spesa media molto più elevata rispetto ai turisti in mero transito, determinando così effetti economici più robusti - spiega Alvise Canniello, direttore Confesercenti Metropolitana Venezia Rovigo - Tuttavia non possiamo dare questi risultati per scontati. E' necessaria infatti la collaborazione di tutti - delle istituzioni, dei cittadini e delle asso-

ciazioni - per definire un nuovo format di accoglienza turistica basato su molteplici opportunità e sull'enorme ricchezza della città che offre luoghi di notevole interesse storico, artistico, culturale e naturalistico unici al mondo, concludendo con la tradizione enogastronomica. All'Amministrazione chiediamo di riconoscere la necessità di una maggiore condivisione di fabbisogni e soluzioni tra tutti gli attori coinvolti e di promuovere un processo virtuoso di dialogo e scambio tra i diversi ambiti della programmazione e le categorie al fine di ottimizzare l'uso delle risorse disponibili». E il prossimo "orizzonte", nella promozione turistica della Città, potrebbe essere l'attracco contemporaneo di due navi al porto dei Saloni ma, per poterlo fare, serve ancora qualcosa. «Il grande impegno profuso dalla Capitaneria - ha detto il comandante in seconda della Capitaneria, Ottavio Cilio - ha assicurato il mantenimento delle imprescindibili condizioni di sicurezza che hanno consentito al porto di Chioggia di giungere alla sua terza stagione crocieristica. L'Autorità marittima ha costantemente coordinato la realizzazione dei necessari interventi, sotto il duplice profilo della safety e della security. Il primo, riguarda la sicurezza della manovra e dell'ormeggio, tenendo conto delle caratteristiche (dimensioni, pescaggio, capacità di manovra) delle unità navali, in relazione alle infrastrutture (fondali, banchine e arredi portuali) e alle condizioni meteo-marine. Per la security, la Capitaneria ha verificato piani, procedure e misure volte a proteggere la nave e il terminal da minacce criminali. Il complesso delle condizioni di sicurezza vantate dal porto di Chioggia rappresenta anche un valore aggiunto».

D.Deg.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



LA PRESENTAZIONE
La conferenza stampa di ieri mattina alla presenza del sindaco Mauro Armelao e del presidente del Porto, Fulvio Lino Di Blasio

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

LE REAZIONI DI ASCOM E CONFESERCENTI

«Gli impatti sono molto positivi ma serve più coinvolgimento»

CHIOGGIA

Impatti positivi su commercio e ristorazione. Il decollo della crocieristica su Chioggia ha avuto riflessi importanti anche sull'economia della città, ma gli imprenditori reclamano maggior coinvolgimento per sfruttare al meglio i nuovi flussi turistici.

«Chioggia si è ormai affermata come una delle realtà più dinamiche nel panorama italiano», spiega il direttore di Confesercenti Venezia e Rovigo, Alvisè Canniello, «la crocieristica è una componente particolarmente importante del turismo perché caratterizzata da spesa media molto più elevata. Tuttavia non possiamo dare questi risultati per scontati. È necessaria la collaborazione di tutti per definire un nuovo format di accoglienza basato su molteplici opportunità e sull'enorme ricchezza della città che offre luoghi di notevole interesse storico, artistico, culturale e naturalistico unici al mondo e un'impor-

tante tradizione enogastronomica. All'amministrazione chiediamo di riconoscere la necessità di una maggiore condivisione di fabbisogni e soluzioni tra tutti gli attori coinvolti e di promuovere un processo virtuoso di dialogo tra i diversi ambiti della programmazione e le categorie per ottimizzare l'uso delle risorse disponibili».

Sulla stessa lunghezza d'onda il presidente di Ascom, «Il 2023 è stato un anno di prova», spiega Alessandro Da Re, «abbiamo già visto dei riflessi importanti sul commercio e sulla ristorazione, grazie ai passeggeri che sbarcano, ma anche grazie agli equipaggi che staccati i turni si riversavano sui locali e sui negozi, ma per il 2024 vorremmo essere maggiormente coinvolti. Dobbiamo conoscere con anticipo le date di arrivo delle navi e i giorni di permanenza in modo da organizzarci al meglio con l'accoglienza». —

E. B. A.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Turisti delle crociere a passeggio per il centro storico di Chioggia

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



LA STAGIONE DELLE CROCIERE

DS9605 DS9605
Chioggia, 33 navi e 50 mila turisti

Le compagnie luxury puntano su Chioggia. La stagione crocieristica 2024, che si apre lunedì con l'arrivo della Viking Saturn alla marittima dei Saloni, confermerà i numeri importanti segnati nel 2023, con 33 navi bianche, tre compagnie internazionali della fascia lusso e quasi 50 mila passeggeri. Vtp, Autorità portuale e Comune hanno presentato la stagione. Nel 2024 partiranno anche gli scavi per adeguare canali e banchina. ANZOLETTI/PAGINE 10 E 11



Una nave da crociera luxury a Chioggia

Chioggia, ecco le crociere In città 33 grandi navi E cinquantamila turisti

La stagione sarà aperta il 26 febbraio all'Isola dei Saloni con la Viking Saturn
Previsti scavi per adeguare i canali e agevolare le manovre di ingresso

Elisabetta Boscolo Anzoletti
CHIOGGIA

Le compagnie luxury puntano su Chioggia. La stagione crocieristica 2024, che si aprirà il 26 febbraio con l'arrivo della Viking Saturn alla marittima dei Saloni, confermerà i numeri importanti segnati nel 2023, con 33 navi bianche, tre compagnie internazionali della fascia lusso e quasi 50 mila passeggeri. Vtp, Autorità portuale e Comune hanno presentato ieri il calendario 2024 confermando Chioggia come destinazione autonoma. Nel 2024 partiranno anche gli scavi per adeguare canali e banchina rendendo meno complicate le manovre di ingresso e uscita delle navi.

«Abbiamo iniziato con piccoli passi nel 2022», spiega il sindaco, Mauro Armelao, «nel 2023 c'è stata la scommessa e nel 2024 la conferma. Chioggia piace e grandi compagnie di navigazione ci hanno scelto come scalo principale. Un orgoglio per la cit-

tà e per i suoi operatori che l'anno scorso hanno seguito con passione il percorso di formazione per dare la giusta accoglienza a questi passeggeri che segnano un turismo nuovo e per molti tratti diverso».

Nel 2024 ai Saloni arriveranno ancora le navi bianche delle tre compagnie Viking, Azamara e The Ritz Carlton, per il 90% in modalità home port (*Chioggia come inizio o fine del tour ndr*). I passeggeri, come per il 2023, saranno in prevalenza provenienti da Stati Uniti, Canada e Australia. «Il 2021 è stato un anno terribile», spiega il presidente di Vtp, Fabrizio Spagna, «con un azzeramento dei flussi turistici su Venezia. Chioggia in quel frangente si è resa disponibile a dare una mano e sono partiti i primi esperimenti. Oggi è una destinazione autonoma, inserita nel sistema veneziano, ma non come ripiego. Le compagnie del settore luxury, e Viking in particolare, ci chiedono Chioggia. La crescita

dell'offerta crocieristica è stata resa possibile grazie agli investimenti che abbiamo realizzato nel corso del 2023 e che proseguiranno nel 2024, con una di spesa di 205 mila euro, necessaria per migliorare le infrastrutture. Nei prossimi mesi il piano prevede anche l'acquisto di nuove attrezzature per adeguare ulteriormente i servizi di safety e security, interventi per l'ottimizzazione delle strutture e il rinnovamento dei sistemi informatici. Gli itinerari proposti sono principalmente di tipo aperto, con imbarco a Chioggia e sbarco in un altro scalo, e prevedono una durata dagli 8 ai 13 giorni (7-12 notti) nel Mar Adriatico o lun-



go la direttrice Adriatico-Mediterraneo Orientale».

Per migliorare gli accessi, negli ultimi mesi Porto e Capitaneria hanno eseguito delle simulazioni per programmare i dragaggi dei canali e sotto banchina. «Partiremo con gli scavi nel 2024 e continueremo nel 2025», spiega il presidente del Porto, Fulvio Lino Di Blasio, «la priorità è rendere più agevoli le manovre di ingresso e di uscita delle navi che oggi sono fortemente legate alle condizioni di marea. Chioggia sarà destinazione anche fra un paio di anni quando l'accessibilità di Venezia tornerà piena. Dobbiamo lavorare in questi anni per fidelizzare le compagnie e per far crescere l'appeal della città, che già non

manca. Chioggia ha un quid di entusiasmo che le altre località non hanno: ce lo dicono le compagnie, ma anche gli stessi crocieristi. A Chioggia abbiamo intercettato, e per molti versi anticipato, alcuni elementi che stanno emergendo nel mercato mondiale: la ricerca di nuove tratte e l'esaltazione delle comunità locali. Abbiamo lavorato molto lo scorso anno con gli operatori, proponendo focus e workshop per migliorare l'accoglienza, e vogliamo continuare a farlo ricercando nuovi fondi regionali». Di pari passo un'attenzione per le misure di sicurezza.

«L'impegno profuso ha assicurato il mantenimento delle imprescindibili condizioni di sicurezza che hanno con-

sentito a Chioggia di giungere alla terza stagione crocieristica», spiega il comandante in seconda della Capitaneria, Ottavio Gilio, «abbiamo ricercato e implementato la tutela del sistema nave e del terminal, coordinando e supervisionando la realizzazione dei necessari interventi, sotto il duplice profilo della safety e della security. Per il primo abbiamo garantito la sicurezza della manovra e dell'ormeggio, tenendo conto delle caratteristiche delle navi, delle peculiarità infrastrutturali e delle condizioni meteo-marine. Per la security, abbiamo predisposto dei piani e delle procedure per prevenire e proteggere la nave e il terminal da minacce criminali». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA SCHEDE

«La sostenibilità di tutto il comparto a garanzia dello scalo e della città»

In agenda per gli anni a venire anche attenzioni per l'ambiente. «Per contribuire all'ecosostenibilità del comparto», spiega il presidente dell'Autorità portuale, Fulvio Lino Di Blasio, «da due anni abbiamo coinvolto Chioggia nell'intesa denominata Blue Flag che riduce l'impatto delle emissioni in atmosfera a beneficio dei residenti e di chi opera nel porto. All'accordo si affianche-

ranno altre iniziative come la creazione di una rete di monitoraggio ambientale per il rilevamento della qualità dell'aria e del rumore da installare al porto di Chioggia. Questo per garantire una maggiore competitività dello scalo e uno sviluppo economico e sociale compatibile con la salvaguardia del territorio a vantaggio degli addetti del comparto e degli operatori economici».





A sinistra la presentazione della stagione delle crociere a Chioggia con il presidente del Porto, Fulvio Lino di Blasio, il sindaco di Chioggia, Mauro Armelao, e l'amministratore di Vtp, Fabrizio Spagna. Qui sopra una nave a Chioggia FOTO PORCILE

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

LA FOTO

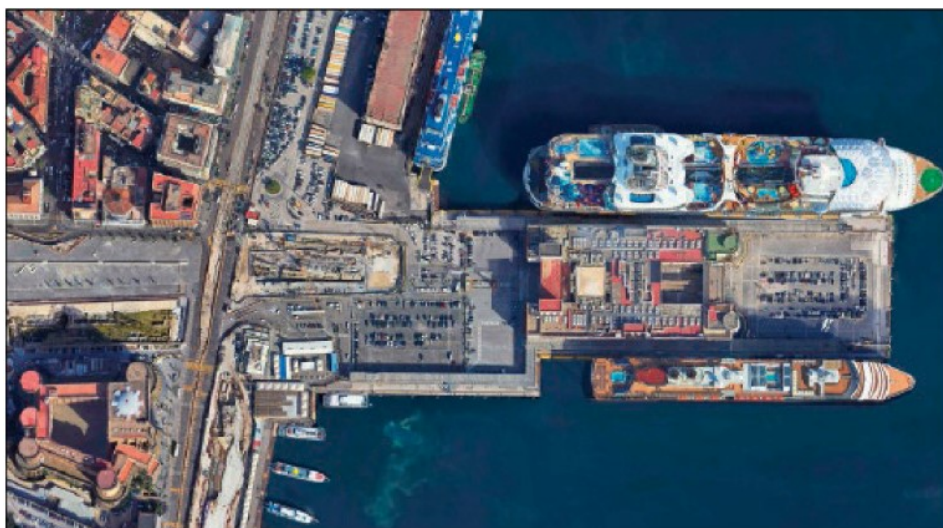
DS9605

DS9605

La nave da crociera e il piccolo Maschio Angioino

Il 27 gennaio 2024 dal porto di Miami, in Florida, è salpata per il suo viaggio inaugurale la "Icon of the Seas", la nave da crociera più grande mai costruita al mondo: 365 metri di lunghezza, 80 di altezza, 70 di larghezza e una capacità di trasportare 10 mila persone. Un recente studio condotto da "Transport and Environment", ha calcolato che le navi da crociera in navigazione nelle acque europee nel 2022 hanno emesso più di 8 milioni di tonnellate (Mt) di CO₂ – l'equivalente di 50.000 voli tra Parigi e New York. L'Italia è risultato essere il Paese più colpito da questo tipo di inquinamento, seguito da Spagna, Grecia e Norvegia. L'immagine che vi proponiamo – elaborata da *PlaceMarks* per "L'Osservatore Romano" – mostra una nave da crociera (lunga oltre 300 mt) nel porto di Napoli. Le sue dimensioni sono davvero impressionanti se confrontate con quelle del vicino Maschio Angioino.

MICHELE LUPPI E FEDERICO MONICA
PROGETTO PLACEMARKS - MAP DATA: GOOGLE/AIRBUS



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260 - L.1601 - T.1601



Aeroporto, connessioni a due tempi

Nuovo vertice a Palazzo San Giorgio. Entro il 2025 completati i collegamenti da Stazioni Marittime a Sestri, 6 mesi in più per Savona. Spunta l'idea di rilanciare come hub turistico l'hotel vicino allo scalo

di **Luigi Pastore**

Entro il 2025 sarà pronto il collegamento ferroviario tra Stazioni Marittime e l'aeroporto, attraverso la linea che attualmente serve la stazione chiamata Principe Sotterranea, sino direttamente allo scalo di Sestri, con il trasferimento finale attraverso un walking mover (in pratica un tapis roulant) dalla nuova stazione Erzelli-Aeroporto. Per

il collegamento con il Palacrociera di Savona attraverso la ferrovia servirà un po' più di tempo, per studiare soluzioni che non impattino sulla viabilità del territorio.

È questo uno dei punti strategici emersi dal vertice di due ore dello Steering Committee, svoltosi ieri mattina a Palazzo San Giorgio.

● a pagina 3

L'OPERAZIONE

Aeroporto, connessioni pronte entro il 2025 e spunta l'hotel di Sestri

di **Luigi Pastore**

L'ex Sheraton ristrutturato potrebbe diventare un hub turistico

Nuovo vertice a San Giorgio anche con Rixi e Bucci. Qualche mese in più di tempo per la connessione con il Palacrociera di Savona

Entro il 2025 sarà pronto il collegamento ferroviario tra Stazioni Marittime e l'aeroporto, attraverso la linea che attualmente serve la stazione chiamata *Principe Sotterranea*, sino direttamente allo scalo di Sestri, con il trasferimento finale attraverso un walking mover (in pratica un tapis roulant) dalla nuova stazione *Erzelli-Aeroporto*. Per il collegamento con il *Palacrociera* di Savona attraverso la ferrovia servi-

rà un po' più di tempo, per studiare soluzioni che non impattino sulla viabilità del territorio.

È questo uno dei punti strategici emersi dal vertice di due ore dello Steering Committee, svoltosi ieri mattina a Palazzo San Giorgio, presenti tutti gli enti coinvolti, a partire proprio da Rfi con Vincenzo Macello, vicedirettore Generale Operation di Rete Ferroviaria Italiana, Comune, Regione, aeroporto con il presidente

Alfonso Lavarello, Costa Crociere, l'Autorità portuale con il com-



missario Paolo Piacenza e il membro del board Rino Canavese, il viceministro Rixi con il suo capo di gabinetto il colonnello Matteo Mineo.

È stato coinvolto anche il sindaco Marco Bucci e per la prima volta, anche se non è ancora sul tavolo, è emersa l'idea di un rilancio del grande albergo davanti all'aerostazione di Sestri Ponente, pochi giorni dopo il tema della presunta scarsa ricettività sollevato dalla ministra Santanchè.

Una struttura imponente da 400 camere, attrezzata anche per congressi (ne ha ospitato diversi) e che potrebbe diventare un grand hotel a cinque stelle della città, un punto di riferimento per il turismo nell'operazione più complessiva di rilancio della logistica e delle comunicazioni che è la sostanza del progetto che ruota intorno all'aeroporto, in parallelo al riassetto della compagine societaria con l'ingresso di soci privati e per la quale sono arrivate le manifestazioni di interesse di cinque soggetti: *Costa Crociere, Msc, Levorato Marcevaggi, 777 Partners,*

Spinelli-Hapag Lloyd. Manifestazioni di interesse che ora dovranno trovare conferma in un bando redatto dagli attuali soci pubblici, ovvero Autorità Portuale Camera di Commercio e Aeroporti di Roma.

C'è un investimento di svariate decine di milioni per i collegamenti, a partire da scale mobili e doppio binario da Stazioni Marittime, che permetterà di raggiungere in 12 minuti la stazione di Sestri con treni dedicati che transiteranno ogni 15 minuti.

L'investimento complessivo copre per il 50 per cento queste opere e per il restante da solo la connessione dalla stazione ferroviaria al Palacrociere di Savona, che verrà effettuato utilizzando le linee merci attualmente già in essere per il porto sino a 300 metri dal terminal croceoristico, che dovrà essere poi raggiunto dai passeggeri attraverso una struttura analoga al walking mover previsto per Sestri Ponente.

Una operazione questa però che dovrebbe richiedere un po' più di tempo, circa sei mesi, con un crono programma che la porterebbe a circa metà del 2026,

cioè in pratica poco più di due anni da adesso.

L'obiettivo è quello di rispettare la tabella di marcia stretta che è stata prevista, grazie anche alla possibilità di realizzare collegamenti, sfruttando infrastrutture già in essere e che debbono essere adeguate e sulle quali sono stati compiuti da tempo sopralluoghi.

Con il rilancio dell'aeroporto, attraverso l'arrivo di compagnie strutturate, il macro scenario è quello di agganciare una vasta utenza di turisti che dal nord Italia, ma anche dall'estero, scelgono Genova grazie alla possibilità di spostarsi agevolmente con il treno da e per l'aeroporto e Stazioni Marittime, utilizzando anche un nuovo parcheggio di interscambio da realizzarsi nei pressi dello scalo sul modello di quello presente a Milano Fama-gosta.

La prossima riunione è fissata fra tre settimane sempre a Palazzo San Giorgio.

Nel frattempo, i prossimi mesi saranno decisivi per il bando destinato all'ingresso nel capitale di nuovi soci privati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260 - L.1809 - T.1809

Crociere, Genova capitale d'Europa

A marzo il summit al Padiglione B della Fiera. Ecco il programma e i protagonisti dell'evento Clia

di Massimo Minella

Sarà un evento da "tutto esaurito" che per quattro giorni farà di Genova la capitale internazionale delle crociere. L'appuntamento con la "Clia Cruise Week Europe", in programma al Padiglione B Jean Nouvel dall'11 al 14 marzo, ha già fatto registrare il "sold out" per quanto riguarda le adesioni. Conseguenza di un programma che l'associazione che riunisce gli operatori del mondo cruise ha messo a punto coinvolgendo tutti i principali attori della blue economy, dagli armatori ai costruttori navali, fino alla filiera allargata di un segmento che dopo lo stop pandemico ha ripreso a correre e non accenna a fermarsi, nonostante lo scenario geopolitico internazionale resti alquanto complesso.

● a pagina 10



▲ Nel porto di Genova Navi da crociera

L'ECONOMIA DEL MARE

Crociere, una settimana di confronto in Fiera Genova capitale d'Europa

Dall'11 al 14 marzo il summit e l'esposizione. Programma e relatori: fra gli altri Folgiero, Salerno e Zanetti

di Massimo Minella

Sarà un evento da "tutto esaurito" che per quattro giorni farà di Genova la capitale internazionale delle crociere. L'appuntamento con la "Clia Cruise Week Europe", in programma al Padiglione B Jean Nouvel dall'11 al 14 marzo, ha già fatto registrare il "sold out" per quanto riguarda le adesioni. Conseguenza di un programma che l'associazione che riunisce gli operatori del mondo cruise ha

messo a punto coinvolgendo tutti i principali attori della blue economy, dagli armatori ai costruttori navali, fino alla filiera allargata di un segmento che dopo lo stop pandemico ha ripreso a correre e non accenna a fermarsi, nonostante lo scenario geopolitico internazionale resti alquanto complesso.

Il sito di Clia Cruise Week Europe, ha appena pubblicato il programma dello European Summit che dopo l'arrivo di tutti i partecipanti nella giornata di lunedì 11 marzo, scatterà il giorno successivo con una serie di panel che proseguiranno fino a giovedì 14. Sarà un confronto a tutto campo fra i protagonisti della scena globale che offrirà, in parallelo, anche la prima fiera europea dedicata alla lunga filiera della crocieristica, il Clia Innovation Expo.

Lunghissimo l'elenco degli interventi del summit che fin da martedì 12 saranno chiamati a riflettere su un primo bilancio del 2023 e sulle prospettive di questo 2024, collegando i temi più squisitamente legati al business a quelli di tutela e di protezione dell'ambiente. Fra gli interventi in agenda, quello di Marie-Crline Laurent, direttore generale europeo di Clia. Fondamentale, in questo



percorso che punta alla totale decarbonizzazione al 2050 anche il ruolo che potranno ricoprire le compagnie armatoriali impegnate in una profonda azione di rinnovamento della propria flotta e di impiego di carburanti green.

Di particolare interesse l'appuntamento del pomeriggio del 12, quando si metteranno a confronto armatori e costruttori chiamati a discutere di nuove costruzioni, ma anche di regole di azioni concrete per la tutela dell'ambiente. Fra gli altri, parteciperanno all'incontro il ceo di Fincantieri Pierroberto Folgiero e l'amministratore delegato di Costa Crociere, e presidente di Confitarma, Mario Zanetti.

Il 13 saranno invece i rappresentanti del governo a confrontarsi con gli operatori del settore, partendo dal tema delle decarbonizzazione per arrivare a centrare gli obiettivi che si è posta l'Unione Europea. Parteciperanno alla prima tavola rotonda del mattino, fra gli altri, il ministro del Mare Nello Musumeci e il viceministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Edoardo Rixi, in dialogo con il presidente esecutivo di Msc Cruise, e presidente di Clia Europa, Pierfrancesco Vago, con il presidente e ceo di Norwegian Cruise Line Harry Sommer, con il presidente e ceo di Carnival Corporation Josh Weinstein e con il presidente esecutivo di Rina Ugo Salerno.

Sui temi del turismo si confronteranno, a seguire, la ministra del

Turismo Daniela Santanché con il ceo di Costa Crociere Mario Zanetti.^{S9605 DS9605}

Nel panel conclusivo della mattina del 13 sarà nuovamente presente il ceo di Fincantieri Pierroberto Folgiero, a cui toccherà la relazione introduttiva sul tema "innovazione nel settore delle crociere". Un focus specifico su un'industria che ha saputo innovarsi nel corso del tempo e che progetta ulteriori elementi di novità.

Nel pomeriggio, alle 16, sempre sul tema della decarbonizzazione, Clia presenterà il primo studio che mette in relazione gli itinerari delle compagnie armatoriali con la tecnologia e i carburanti, indicando la rotta che è ancora necessario seguire per arrivare alla destinazione "net zero". A parlarne, fra gli altri, ci sarà anche il ceo del gruppo Fratelli Cosulich e presidente dell'Ibja (International Bunker Industr Association) Timothy Cosulich.

Nella quarta e ultima giornata di confronto, prevista per giovedì 14, spazio invece alla formazione, con particolare attenzione alle iniziative messe in campo dagli operatori in questo settore. Responsabili delle risorse umane e degli equipaggi dialogheranno su come adeguare il personale alle nuove esigenze dello shipping, mettendo sul tavolo ogni singola esperienza già sperimentata e le nuove iniziative in cantiere. Particolarmente importante il penultimo pa-

nel in calendario dedicato alle storie di successo delle donne che si confrontano con il settore dello shipping. A discuterne saranno nel panel Raffaella Del Prete, direttore dei porti italiani da crociera (Global ports holding), Serena Melani, al comando della nave Explora I (Explora Journeys), Eleonora Modde, general manager designate di Fonasba e Elpo Petraki, presidente di Wista International & Cahrtering.

La parte fieristica, il Clia Innovation Expo al Padiglione Jean Nouvel, vivrà in concomitanza con la parte istituzionale, il terzo Clia European Summit per il quale sono attesi settecento partecipanti, in pratica il gotha crocieristico mondiale, con rappresentanti di governi, istituzioni e aziende fornitrici. La scelta di Genova, e dell'Italia, è un riconoscimento a un Paese che è la prima destinazione crocieristica in Europa e che ha la maggiore ricaduta economica del settore, con 15 miliardi di euro sui 60 generati in Europa, e anche occupazionale, con 125mila dei 500 mila posti di lavoro creati in tutta Europa. Genova, in particolare, è stata scelta come capoluogo della prima regione italiana per movimenti di croceristi (oltre 3 milioni nel 2023 nei porti di Genova, Savona e La Spezia). Una regione in cui più del 10% delle imprese della Liguria è attivo nell'economia del mare, a fronte del 3,8% della media nazionale. Una leadership marittima destinata a crescere ancora nel corso del 2024.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ **Pierfrancesco Vago**
Presidente di Clia Europa e
presidente esecutivo di Msc Cruise



Rotta

verso il business

Sopra, una nave da crociera in navigazione e a fianco anche due unità "cruise" nel porto di Genova. Dall'11 al 14 marzo il capoluogo ligure ospiterà il summit europeo di Clia

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44260 - L.1809 - T.1809



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260 - L.1809 - T.1809

TURISMO Si parte il 26 febbraio e fino al 31 ottobre. Nel 2023 movimentati 48mila passeggeri

In arrivo le crociere "luxury"

Presentata la stagione crocieristica che vede ben 33 approdi nella città lagunare. L'offerta cresce

Marco Biolcati

CHIOGGIA - Chioggia regina delle crociere del segmento luxury nel mar Adriatico. La prima nave arriverà il 26 febbraio, sarà la Viking Saturn, ma molte altre attraccheranno per ben 33 volte nei prossimi mesi al porto di Chioggia fino al 31 ottobre 2024. L'intero programma crocieristico è stato presentato ieri mattina in municipio alla presenza del sindaco Mauro Armelao, dell'assessore alla Portualità Serena De Perini, del presidente e Ad di Venezia Terminal Passeggeri Fabrizio Spagna, Fulvio Lino Di Blasio, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Fulvio Lino Di Blasio e del Comandante in seconda della Capitaneria di Porto di Chioggia Ottavio Cilio.

Le prospettive per quest'anno sono positive e confermano come la scelta di puntare sul comparto luxury, con l'arrivo della prima nave nel giugno 2022, stia producendo i risultati auspicati. Nel 2024 saranno infatti gestiti oltre 30 scali per un traffico atteso in linea con gli ottimi risultati raggiunti nella passata stagione quando sono stati movimentati 48mila passeggeri registrando un aumento del 180% circa rispetto al 2022.

Tre sono le compagnie che scaleranno il porto clodiense i cui passeggeri saranno per il 90% di provenienza extra-europea con Usa, Australia e Canada a guidare il ranking dei principali stati di provenienza. Gli itinerari proposti sono principalmente di tipo aperto, con imbarco a Chioggia e sbarco in un altro scalo, e prevedono una durata dagli 8 ai 13 giorni nel Mar Adriatico o lungo la direttrice Adriatico-Mediterraneo Orientale. La crescita dell'offerta crocieristica a Chioggia è stata

resa possibile grazie agli investimenti realizzati da Venezia Terminal Passeggeri (Vtp) nel corso del 2023 e che proseguiranno nel 2024, per un impegno totale di oltre 200mila euro necessario per migliorare e rafforzare le infrastrutture per il coordinamento del flusso passeggeri. A tal proposito, nei prossimi mesi il piano prevede l'acquisto di nuove attrezzature per adeguare ulteriormente i servizi di safety e security, interventi per l'ottimizzazione delle strutture e il rinnovamento dei sistemi informatici per la gestione delle navi e dei passeggeri. "Le crociere sono una grande opportunità per la nostra città - ha spiegato il sindaco Mauro Armelao - E' un nuovo tipo di turismo che prima non avevamo mai avuto e che sta portando i suoi frutti anche in termini economici per molti imprenditori del nostro centro storico e non solo. Dobbiamo sempre più essere pronti ad accogliere i turisti che arrivano a Chioggia, offrendo loro delle opportunità esperienziali e su questo ci stiamo muovendo. Un grazie al presidente dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia, Fulvio Lino Di Blasio e anche a VTP per aver creduto nelle potenzialità che offre la nostra città. Grazie anche alla Capitaneria di Porto che si occupa di tutto ciò che riguarda la sicurezza. Il rilancio del Porto dei Saloni con l'arrivo delle crociere è da sempre uno degli obiettivi di questa amministrazione. Andiamo avanti su questa strada, anche perché Chioggia è già una vera e propria destinazione crocieristica. Sono felice e orgoglioso di aver contribuito in maniera determinante al raggiungimento di questo importante obiettivo".

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da sinistra Serena Perini, Fulvio Lino Di Blasio, Mauro Armelao, Fabrizio Spagna e il comandante Ottavio Cilio

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



Le «Neo» barche di Semeraro vendute in tutto il mondo

L'ex velista con le sue creazioni conquista il mercato. «Ma mancano ancora i cantieri di supporto»



Paolo Semeraro
Un successo che sorprende anzitutto me

BARI È una storia legata alla passione per il mare, per il vento e per la vela, quella che ha spinto il plurititolato velista e velaio pugliese, Paolo Semeraro, a costruire un prototipo, nel 2014 e a fondare il cantiere Neo Yachts & Composites nel 2018. «Una realtà unica al mondo - racconta lo stesso Semeraro - perché produciamo barche a vela che si differenziano da tutti gli altri brand presenti sul mercato: utilizziamo le stesse modalità applicate nella realizzazione degli scafi da regata più sofisticati, trasferendole nella produzione di serie».

Cuore, testa e anima degli scafi Neo sono a Bari, nel capannone allestito tra Modugno e Bitonto qualche anno fa. Qui si sfornano barche che hanno una lunghezza che partono dagli 11 metri e che arrivano fino ai 18, passando per le misure intermedie di 13 e 16 metri. Tutte realizzate con tecnologie di derivazione aeronautica e con materiali compositi in fibra carbonio e resine epossidiche. Ad oggi, sono già 24 le barche vendute, di cui ben 22 all'estero: Australia, Europa, Giappone, Hong Kong e Stati Uniti sono i Paesi degli armatori che hanno scelto le barche di Semeraro. «L'affermazione del brand

Neo, sul mercato internazionale, in così poco tempo dalla sua nascita, sorprende per primo me, anche perché i nostri principali strumenti commerciali sono il sito web e i social media», ci spiega il velista barese

Ma la logistica pugliese, legata al mare, è adatta ad offrire supporto a chi produce di barche del genere?

«Non ci sono cantieri attrezzati che siano in grado di supportarci nel mettere in acqua barche di grosse dimensioni, al netto di qualche eccezione, specie se di pescaggio importanti, come avviene nel nostro caso. Per noi questo è un problema molto serio, ma per fortuna, riusciamo a spedire i nostri *fast cruiser* con i camion o imbarcandoli sulle navi. Anche se a buona parte dei nostri clienti piace venire a Bari per i *sailing test* ai quali abbinano un giro turistico della città».

Eppure, dovrebbero esserci sinergie dedicate per una realtà che si può definire tutta pugliese.

«Esatto. Con un pizzico di orgoglio ci tengo a rimarcare che siamo partiti da zero, mettendoci impegno e capitali e formando, in house, le maestranze che sono il cuore del cantiere. Aggiungo che la nostra produzione non utilizza terzisti, cioè altri fornitori, perché facciamo tutto in casa. Tutto questo ci rende un cantiere di nicchia. Una piccola realtà pugliese che si è ritagliata una fetta di mercato, specifica, un po' come accade per alcuni brand di auto».

Christian Spagnoletti

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Da Bari agli oceani Sopra il modello Carbonito e sotto il classico scafo Neo prodotto nel cantiere tra Modugno e Bitonto



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1809 - T.1809



ACCORDO FRA CETENA E ACCADEMIA

Nuovo sistema di simulazione navale per la Marina Mercantile

È stato siglato il contratto tra Cetena, Centro per gli Studi di Tecnica Navale del gruppo Fincantieri e l'Accademia Italiana della Marina Mercantile per la fornitura di un sistema di simulazione navale. Il progetto rappresenta la continuazione della collaborazione tra Cetena ed Accademia, iniziata da lungo tempo; nel 2021 sono stati inaugurati i nuovi simulatori di navigazione realizzati dal Cetena, installati presso l'attuale sede genovese (Albaro) dell'Accademia. Il nuovo simulatore, destinato alla formazione degli equipaggi del personale marittimo, sarà installato presso la futura sede dell'Accademia. La nuova location genovese sarà il Palazzo Tabarca, la cui ristrutturazione vedrà la luce nel 2025, su una superficie di quasi 6.000 mq, dove saranno installati, su due piani, i nuovi simulatori. La tecnologia digitale implementata attraverso i sistemi di simulazione farà del nuovo centro dell'Accademia, uno tra i più avanzati Training Center di interesse pubblico del Mediterraneo.

L'intero sviluppo del progetto, dal design all'installazione, sarà curato dal team del Cetena specializzato nello sviluppo di soluzioni digitali d'avanguardia e consentirà la realizzazione di uno tra i più complessi e tecnologicamente avanzati sistemi di simulazione nel panorama europeo, confermandosi player tecnologico del gruppo Fincantieri. L'impianto sarà costituito da diversi simulatori che potranno essere utilizzati sia per l'addestramento individuale sia per esercitazioni di gruppo, per la formazione delle principali figure professionali di bordo. Sarà possibile simulare la conduzione di diverse unità navali, dalle portacontainer alle ultime navi realizzate per il mondo cruise, permettendo agli allievi di vivere un addestramento immersivo.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1679 - T.1679



DIBATTITO A PALAZZO SAN GIORGIO

Rixi: «Riparazioni navali, sfida per il Paese»

Il viceministro rilancia la necessità di puntare sul settore, con le dovute compatibilità ambientali

■ Genova torna a rivendicare il ruolo chiave che deve avere a livello nazionale ma anche mediterraneo nel settore della cantieristica. Lo fa con la convocazione a Palazzo San Giorgio degli statuti generali della cantieristica genovese, promossi da Ente Bacini Srl. Un incontro al quale hanno preso parte tra gli altri, il direttore marittimo della Liguria e comandante porto Genova Pellizzari, il vice ministro alle Infrastrutture Rixi, l'assessore regionale alle Attività Produttive Piana, sindaco Bucci, il presidente Ente Bacini Vianello, il commissario Adsp Mar Ligure Occidentale Piacenza e il past president di Confindustria Genova Bisagno.

«Credo che oggi l'Italia debba tornare a parlare di riparazioni navali in maniera organica come Paese. È uno dei temi che si svilupperà di più nei prossimi anni soprattutto perché c'è un incremento importanti delle flotte, che poi vanno mantenute - ha poi aggiunto il viceministro delle Infrastrutture Edoardo Rixi, a margine dell'incontro -. Poter fare nel nostro Paese - con ampi spazi e soprattutto in aree come quella genovese che ha anche un know how particolarmente rivelante, credo che sia un elemento che possa determinare anche un mantenimento di una capacità non solo di costruire e riparare le navi ma anche di una cultura marittima in cui il nostro Paese deve diventare sempre più leader a livello globale».

Proprio a Genova resta vivo l'annoso dibattito sulla posizione dei cantieri e dei bacini proprio a ridosso del centro abitato. «Bisogna rendere le riparazioni navali - ha concluso il viceministro - compatibili dal punto di vista ambientale ma è evidente che una nazione come l'Italia non può pensare di avere un futuro senza riparazioni navali. Oggi quindi si deve parlare di compatibilità ambientale, che però deve essere anche una compatibilità di carattere economico e di carattere sociale perché le riparazioni vogliono dire lavoro qualificato e in prospettiva continuare a essere leader nel settore». I numeri della Blue Economy e l'impatto sul Pil genovese e ligure parlano da soli.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1679 - T.1679

Genova, cantieristica da momento magico «Valiamo 1,5 miliardi»

Simone Gallotti / PAGINA 18

Ottanta aziende, più di 2.700 lavoratori diretti e circa 2 mila indiretti, un fatturato complessivo annuo di 1,5 miliardi di euro. Sono i numeri del comparto della navalmeccanica genovese.

Gli Stati generali del settore. Ente Bacini cresce ancora, Mariotti in trattativa per altre quattro navi extra lusso

Genova, la navalmeccanica vale 1,5 miliardi «Momento magico: ora servono più spazi»

Rixi apre al super bacino: «Infrastruttura di grandi dimensioni per le riparazioni»

IL DOSSIER

Simone Gallotti / GENOVA

«**S**tiamo aspettando il bacino da 400 metri per le costruzioni navali che si realizzerà con il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente. E ci vorrà, prima o poi, un bacino di quelle dimensioni anche per le riparazioni». Edoardo Rixi, viceministro ai Trasporti, manda un messaggio d'amore al comparto delle navalmeccanica genovese radunato ieri per gli Stati generali del settore. Perché il momento è molto positivo e le aziende vogliono spazi. Non è un caso che Marco Bisagno, numero uno dei cantieri Mariotti, annunci di essere in trattativa per altre quattro navi da crociera dal gruppo arabo Aman, per un valore sulla carta di 2 miliardi di euro. Ottanta aziende, più di 2.700 lavoratori diretti e circa 2 mila indiretti su una superficie complessiva di 717.000 metri quadrati fra calata Gadda e l'ex Fiera del mare più il distretto di Sestri Ponente, un fatturato complessivo annuo di 1,5 miliardi di euro e la maggiore densità occupazionale per metro quadro (0,00065) del porto di Genova, 4,5 volte superiore a quella del porto commerciale. Sono i numeri del comparto della navalmeccanica ge-

novese, specializzata nella costruzione, riparazione, allestimento e demolizione, refitting di navi e mega yacht. Ed è tutto il comparto a chiedere spazi. «Nel 2025 celebreremo i cento anni di Ente Bacini - ha spiegato il presidente di Ente Bacini Mauro Vianello - Questi Stati generali confermano l'assoluto rilievo dei cantieri genovesi nel panorama nazionale». La crescita per Ente bacini si è concretizzata fra il 2022 e il 2023 con un incremento del 12% del numero di navi, da 57 a 64, immesse nei suoi 5 bacini di carenaggio e il numero di giorni bacino da 1202 a 1347 oltre che in un incremento del 27% dei giorni di ormeggio per 109 navi. All'incontro hanno partecipato anche il direttore marittimo della Liguria, Piero Pellizzari e l'assessore regionale ai porti Alessio Piana.

«In Liguria abbiamo 3.500 addetti diretti, quasi 20 mila nella filiera e se mettiamo insieme tutto arriviamo a 32 mila addetti - spiega Massimo Debenedetti, amministratore delegato del Cetena, società di Fincantieri - Parliamo di acquisti: in Liguria il gruppo ha comprato una media di 600 milioni di euro l'anno. Fincantieri compra in Liguria più che in ogni altra regione d'Italia. E la supply chain impatta su 600 piccole e medie aziende». Paolo Piacenza, commissario di Genova e Savona, elenca gli investimenti pubblici nel comparto e spiega che il Piano regolatore portuale, almeno in una sua prima stesura, sarà pronto entro l'estate. Il comparto si trova per una volta concorde e

le aziende genovesi annunciano nuovi piani di espansione. Riccardo Pompili, ad di De Wave, spiega di essere pronto «all'acquisizione di due altre società nel corso del 2024, di cui una con sede e grande tradizione in Liguria». Vincenzo Poirio ha bisogno di spazi per Tankoa, l'unico cantiere da costruzione di yacht nell'area di Genova, e li troverà a Sestri Ponente, con il prolungamento dell'area di produzione. Anche Mariotti è in piena espansione: «Quando costruiamo una nave, oltre ai dipendenti diretti che sono 130, arriviamo anche a mille unità solo relative al nostro cantiere» spiega Marco Ghiglione, ad di Mariotti. Ferdinando Garrè, numero uno di San Giorgio del porto, era favorevole alla privatizzazione di Ente Bacini, ma ora ha cambiato idea: «Era un altro momento. Il nostro comparto era considerato di serie B e non futuribile. Ora le cose sono cambiate in meglio». Aldo Negri, amministratore delegato di Finsea, spiega: «Abbiamo sposato un progetto di famiglie e di persone, investendo nella navalmeccanica genovese. Ora c'è bisogno di progetti di lunga durata: ci sono grandi opportunità». —





DS9605

MARCO BISAGNO
PRESIDENTE
CANTIERI MARIOTTI

«Stiamo trattando per altre quattro navi con l'armatore Aman. Ogni unità vale 500 milioni di euro»



DS9605

MAURO VIANELLO
PRESIDENTE
ENTE BACINI

«La densità occupazione del nostro comparto è 4,5 volte superiore a quella del porto commerciale»



MASSIMO DEBENEDETTI
AMMINISTRATORE DELEGATO
CETENA

«Ogni anno Fincantieri acquista 600 milioni dalle aziende della Liguria: la regione è strategica»



Iplayer
Le aziende genovesi della cantieristica. Da sin. Garrè, Ghiglione, Negri, Pompili e Poirio

IN BREVE

DS9605 Fincantieri DS9605

Patto per il simulatore tra Cetena e Accademia

Il Cetena (Centro per gli Studi di tecnica navale del gruppo Fincantieri, con base a Genova) e l'Accademia italiana della Marina mercantile hanno siglato un accordo per la fornitura di un sistema di simulazione navale, destinato alla formazione degli equipaggi, che sarà installato nella futura sede dell'Accademia a Genova. La tecnologia digitale implementata farà del nuovo centro uno tra i più avanzati nel Mediterraneo.

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



IN BREVE

DS9605 Nautica DS9605

Ferretti, ordini record e ricavi a 1,1 miliardi

Il gruppo Ferretti, il maggiore costruttore di yacht in Italia, ha chiuso il 2023 con ricavi netti a 1,1 miliardi (+11,5%). Il portafoglio ordini del gruppo guidato da Alberto Galassi è cresciuto al record di 1,5 miliardi (+15,1%) con Mol di 169,2 milioni (+21%), utile netto a 83,5 milioni (+38%), posizione finanziaria netta di 281,1 milioni. «Non escludiamo future fusioni e acquisizioni» ha annunciato il direttore finanziario Marco Zammarchi.

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



Bucci: «Più spazi a Genova per i cantieri di navi e yacht»

Il viceministro Rixi: «Ci vorrà, prima o poi, un grande bacino di carenaggio per le riparazioni navali»

Economia del mare

Sul territorio oltre 80 imprese e 4.700 addetti nella navalmeccanica

Raoul de Forcade

«La cosa più importante che stiamo facendo a Genova è la nuova diga. Con questa, la città si allarga per 3 milioni di metri quadrati, 2 dei quali rimarranno acqua, mentre l'altro milione sarà tombato con superfici calpestabili. Il che vuol dire che avremo un milione di metri quadrati in più per nuove attività; ed è chiaro che una fetta importante di queste nuove superfici andrà destinata alla cantieristica e alle riparazioni navali, senza dimenticare il settore del diporto». A sottolinearlo è stato, ieri, il sindaco di Genova e commissario straordinario per la diga, Marco Bucci, nel corso degli Stati generali della cantieristica genovese. E all'intervento del sindaco ha fatto da contrappunto il placet del ministero delle Infrastrutture.

«Stiamo aspettando – ha detto il viceministro Edoardo Rixi – il bacino da 400 metri per le costruzioni navali che si realizzerà con l'ampliamento verso mare dello stabilimento Fincantieri a Sestri Ponente. E ci vorrà, prima o poi, un bacino di quelle dimensioni anche per le riparazioni. Dobbiamo capire se ci sarà spazio e modo, con la nuova diga foranea, di realizzarlo, in modo che si possano effettuare i lavori di refitting anche sulle navi più grandi. Altrimenti, quando an-

dranno in riparazione, l'Italia sarà fuori da quel mercato».

Una nazione come l'Italia, ha aggiunto Rixi, «non può pensare di avere un futuro senza riparazioni navali, soprattutto nei grandi porti e soprattutto in realtà come quella genovese. Credo che il Paese debba tornare parlare di riparazioni navali in maniera organica: è uno dei temi che si svilupperà di più, nei prossimi anni; soprattutto perché c'è un incremento delle flotte, che vanno mantenute». Determinante, secondo Rixi, «porter fare queste operazioni in Italia e in ampi spazi, soprattutto in aree come quella genovese, che ha anche un know-how rilevante a livello globale». Le parole del commissario e del viceministro acquistano particolare peso, a fronte di un settore industriale che a Genova mostra numeri significativi. Nel comparto della navalmeccanica, infatti, operano, sul territorio, oltre 80 aziende, più di 2.700 lavoratori diretti e circa 2 mila indiretti, su una superficie complessiva di 717 mila metri quadrati, fra calata Gadda e l'ex Fiera del mare, più il distretto di Sestri Ponente; con un fatturato complessivo annuo di 1,5 miliardi di euro e la maggiore densità occupazionale dello scalo di Genova: 0,0065 addetti per metro quadro, 4,5 volte superiore a quella del porto commerciale.

«Nel 2025 - ha spiegato il presidente di Ente bacini, Mauro Vianello - celebreremo i 100 anni dell'ente che, fra il 2022 e il 2023 ha totalizzato un incremento del 12% del numero di navi, salite da 57 a 64, immesse nei suoi 5 bacini di carenaggio. Risulta evidente che, per sostenere questo processo di crescita, che interessa tutto il comparto delle costruzioni e riparazioni navali, sia fondamentale l'aumento delle aree a disposizione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Nuovi pontili, 200 mila euro per le spiagge Lavori a Torre Quetta e Pane e Pomodoro

A Bari il servizio per consentire l'accesso al mare alle persone con disabilità

Voglia di estate

di **Enrico Filotico**

La vicenda

● Sono iniziati i lavori per i nuovi pontili di Torre Quetta e Pane e Pomodoro. Saranno spesi da 200 mila euro

● Lo scorso anno la struttura non era pronta

BARI Quest'anno il Comune di Bari non si farà prendere in contropiede. La preparazione per la bella stagione comincia a febbraio. Sono iniziati i lavori per i nuovi pontili di Torre Quetta e Pane e Pomodoro, un investimento da 200 mila euro per cinque interventi. Un tema per cui ad inizio della scorsa estate si era strenuamente battuta la consigliera comunale Silvia Russo Frattasi, presidente della commissione Pari Opportunità. Infatti i nuovi interventi (che si sarebbero dovuti tenere già la scorsa estate) garantiranno alle spiagge della città dei pontili che non sono solo nuovi e non arrugginiti, ma anche funzionali per l'accesso al mare delle persone con disabilità. L'accordo quadro approvato in giunta ha previsto la realizzazione di strutture larghe 2,4 metri e lunghe 12 metri. Inoltre, come da richiesta della commissione consiliare guidata da Russo Frattasi, saranno montati con una «sedia job». Ovvero una particolare carrozzina adatta al mare, in grado di permettere alle persone affette da disabilità di accedere all'acqua in maniera confortevole. S'intende che l'aspetto caratteristico sta nei materiali di realizzazione, pensati per essere resistenti a salsedine e acqua marina. I pontili che saranno realizzati sia a Pane e Pomodoro che a Torre Quetta saranno quindi composti da

due parti, passerella e pontile, che sarà immerso in acqua e costituito da 3 campate con 4 telai progettati per prevedere gli sbalzi laterali. Nicola Mele, nuovo assessore ai Lavori Pubblici, ha commentato: «Per semplificare e velocizzare le procedure, saranno realizzati con gli stessi materiali utilizzati per quelli esistenti, ma punteremo su una manutenzione più frequente per preservare i nuovi pontili installati durante la stagione invernale. I lavori dovrebbero iniziare nei prossimi giorni per terminare a maggio».

Intanto Christian Calabrese, gestore di Torre Quetta, ha lanciato una campagna di selezione per nuove realtà associative in vista dell'estate. Nel documento Calabrese scrive: «La direzione di Torre Quetta ha avviato una campagna di selezione rivolta ad associazioni operanti nel settore culturale, sociale e sportivo per ricevere proposte al fine di integrare attività nel palinsesto della stagione 2024». L'annuncio poi conclude: «Tra le proposte ricevute saranno selezionate quelle che meglio si "sposano" con gli spazi disponibili e le infrastrutture presenti; avranno una priorità quelle che si rivolgeranno in maniera gratuita al pubblico e/o quelle che arricchiranno l'anima, il cuore e il fisico attraverso la cultura, la consapevolezza sociale e lo sport».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La piattaforma
I lavori sulle
spiagge
comunali



Mose, manutenzione ancora ferma Ritorna l'ipotesi di vendere Thetis

Colabufo valuta se aspettare l'Autorità. Miani sulla partecipata: tante aziende interessate

Zuin
Falso accusarci di aver fatto poco: il rischio è perdere tutto

Sambo
La cessione problema per la città: sono professionalità importanti

VENEZIA Sono passati due mesi da quell'emendamento che sembrava poter finalmente sbloccare la situazione, ma per ora la manutenzione del Mose resta «al palo». Nel decreto legge Anticipi, infatti, un emendamento autorizzava in deroga il Provveditorato a fare da stazione appaltante per il primo ciclo, «fino al 31 marzo 2025», aggiungendo però che era «fatta salva la facoltà per l'Autorità di risolvere anticipatamente il contratto (...) ove ricorrano ragioni di pubblico interesse». Sembrava fosse questione di ore, dato che il provveditore Tommaso Colabufo aveva tutti i documenti per il bando, che nasce da una proposta di partenariato pubblico privato di Fincantieri per 11 anni a 57 milioni l'anno. Ma proprio sulla durata dell'incarico c'è stata qualche divergenza tra Colabufo e il commissario del Mose Elisabetta Spitz, con il primo poco convinto di fare il bando «lungo». E d'altra parte proprio di recente Spitz, artefice dell'emendamento, in un'intervista aveva lanciato un messaggio chiaro: «C'è una legge che prevede che il provveditore faccia una gara, è nelle condizioni per fare tutto».

Ci sono stati incontri al ministero sull'argomento, è stato coinvolto anche il presidente *in pectore* dell'Autorità della laguna Roberto Rossetto, il quale si è detto favorevole che si vada avanti spediti.

Era stata la Corte dei Conti, qualche mese fa, a consigliare di attendere il nuovo ente: una posizione che pare sia condivisa da Colabufo, per evitare contenziosi legali. Ma i tempi stringono: «Bisogna trovare una soluzione velocemente, è un tema molto importante», ha detto ieri il commissario liquidatore del Consorzio Venezia Nuova Massimo Miani, audito a Ca' Farsetti dalle commissioni comunali.

Miani era stato invitato in realtà per parlare della situazione di Thetis, società partecipata al 63 per cento dal Cvn e anche dal Comune in minima parte, il cui centinaio di dipendenti temono per il loro futuro. Il liquidatore ha detto che per lui la strada migliore è quella della cessione. «Tra Thetis, Comar e Cvn ci sono 240 lavoratori ed è evidente che non tutti potranno essere assorbiti dalla nuova Autorità e dalla società *in house* ad essa collegata – ha detto – Penso che sia un'opportunità per loro se trovassimo un acquirente privato. Abbiamo avuto contatti con tante aziende interessate, anche perché ha ancora due anni di contratti legati al Mose, ma poi mi sono fermato perché ci sono delle resistenze». Quelle di lavoratori e sindacati, ieri riprese dal Pd. «Il nostro timore è che dopo i due anni di contratti i lavoratori vengano abbandonati», ha detto Emanuele Rosteghin. «Si possono mettere

dei vincoli in difesa dell'occupazione – ha assicurato Miani – ma l'interesse è arrivato da soggetti forti, che vogliono sviluppare le proprie attività sulla laguna». Anche perché per entrare nell'Autorità servirà un concorso pubblico.

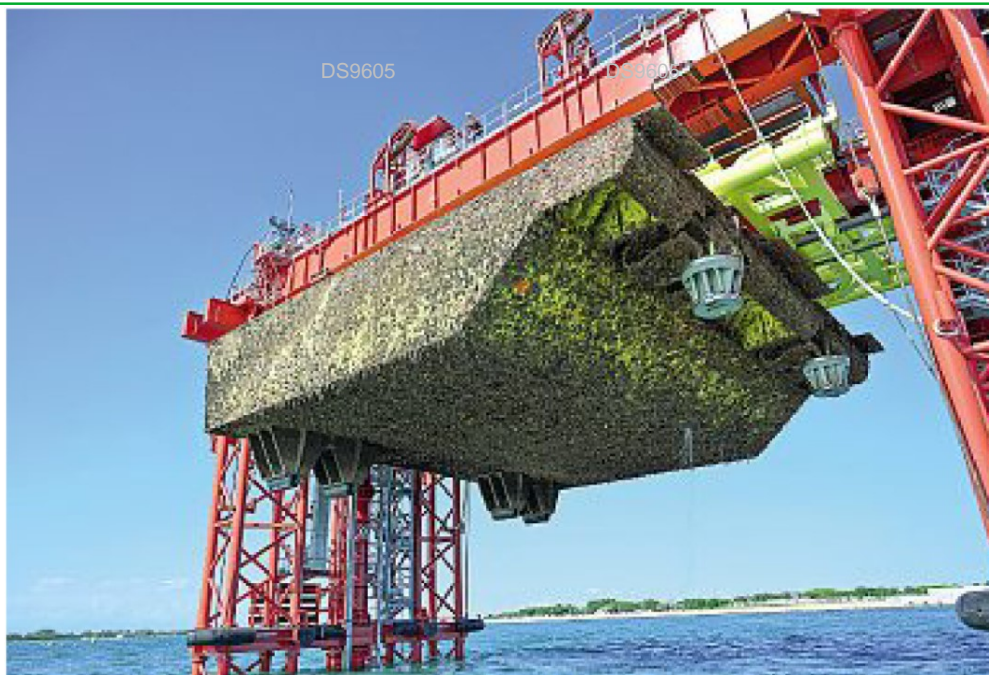
Monica Sambo ha però affermato che la cessione di Thetis potrebbe essere un problema anche per la città. «Sono professionalità importanti per la tutela della laguna», ha spiegato. Giovanni Andrea Martini (Tutta la città insieme) ha proposto che alcuni di loro possano essere assunti al Centro Maree. Quanto alle analisi di laboratorio per il Provveditorato, Miani ha spiegato che una delle ipotesi in campo è di affidarle ad Arpav, che assumerebbe il personale di Thetis. L'altro dem Giuseppe Saccà ha accusato il Comune di aver fatto poco. «E' falso, noi facciamo quello che pensiamo serva ai lavoratori – ha detto l'assessore alle Aziende Michele Zuin – Il privato non è un mostro, l'alternativa è rischiare di perdere tutto».

Miani ha spiegato che la cessione di Thetis sarebbe importante per i conti del Cvn, come quella dell'area ex Pagnan a Marghera, per la quale c'è un interesse dello Stato, e pure di Santa Maria del Mare, dove l'archistar del paesaggio Joao Nunes sta facendo un progetto anche per la piattaforma delle paratoie.

Alberto Zorzi
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1809 - T.1809





ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44263 - L.1809 - T.1809

Il consigliere regionale Santangelo: gli operatori del settore lamentano la mancanza di posti barca e i prezzi alti di quelli disponibili

Porto di Castelvoturno, pressing degli imprenditori

CASERTA (r.c.) - "La realizzazione del Porto Turistico di Castel Volturno è una priorità non più derogabile per la provincia di Caserta e la Regione Campania". A dichiararlo è il consigliere regionale del gruppo Italia Viva al consiglio regionale **Vincenzo Santangelo** a margine di un incontro avuto con alcuni imprenditori del settore della nautica da diporto.

"Le sollecitazioni che ho raccolto - aggiunge l'esponente di Italia viva - in un incontro avuto con alcuni imprenditori del settore nautico da diporto in occasione di una visita fatta al salone Nautic Sud di Napoli confermano l'importanza della battaglia istituzionale che sto conducendo da quando mi sono insediato. Le mancate vendite che gli imprenditori lamentano per la penuria di posti barca e i costi alle stelle di quelli disponibili rendono necessario sbloccare un'opera che, particolare tutt'altro che marginale, andrebbe a completare il percorso di rilancio del litorale Domizio magistralmente avviato dal governatore De Luca grazie al masterplan. Il nostro litorale è tornato ad essere meta turistica ambita, il porto restituirebbe quella dimensione di turismo anche internazionale che per decenni abbiamo avuto. Occorre superare un inutile contenzioso tra pubblico e

privato per far partire un'opera che consegnerebbe a questa terra sviluppo e lavoro".

Va ricordato che la giunta regionale a marzo 2004 approvò gli atti di programmazione degli interventi sulla portualità turistica da attuarsi in project financing. E tra le azioni che aveva previsto c'erano anche quelle tese ad adeguare la struttura già esistente in località Pinetamare. La gara fu vinta nel 2008 dall'associazione temporanea di imprese Mirabella Spa di **Francesco Coppola**, che ottenne l'affidamento in concessione della progettazione definitiva ed esecutiva, la costruzione e la gestione del porto e delle relative strutture ricettive. Il cantiere venne aperto il 3 luglio 2014, ma la società Marina di Pinetamare entrò nella piena detenzione di tutte le aree oggetto dell'intervento, trasferite dal Demanio dello Stato, solo il 18 ottobre 2018. La società chiese quindi il riconoscimento di ulteriori 36 mesi per la conclusione delle opere, senza però che la proroga andasse ad incidere sulla durata di 60 anni della concessione. La Regione pose come condizione che venisse aggiornato il piano economico finanziario (Pef) e la valutazione di impatto ambientale (Via) e su questo obbligo è iniziata una vertenza conclusa con la vittoria dell'ente pubblico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervento



Il consigliere Santangelo ha incontrato alcuni imprenditori del settore nautico e discusso del progetto per Castelvoturno

Le tappe

1 La gara

Nel 2008 l'associazione temporanea di imprese Mirabella Spa di Coppola ottenne dalla Regione l'affidamento degli interventi per progettare, costruire e gestire la struttura marittima

2 Il contenzioso

La richiesta della Regione di aggiornare il Piano economico finanziario e la Valutazione di impatto ambientale è stata contestata senza successo da Coppola davanti ai giudici amministrativi

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



Les Européens s'unissent pour protéger les navires en mer Rouge

MOYEN-ORIENT Les pays européens vont intervenir ensemble en mer Rouge pour tenter de protéger les navires de commerce contre les attaques des rebelles houthis du Yémen. L'Union européenne a lancé, lundi, une mission commune de caractère strictement « défensif ». Plusieurs pays ont annoncé leur participation, dont la Belgique, l'Italie, l'Allemagne ou la France. La mission sera strictement défensive. Elle ne pourra pas cibler les positions houthies au Yémen, comme le font les Etats-Unis et le Royaume-Uni. Le trafic en mer Rouge a chuté, réduisant de moitié les revenus du canal de Suez depuis le début de l'année. // **PAGE 15**

L'Union européenne veut protéger le trafic maritime en mer Rouge

MARITIME

Vincent Collen

C'est une mission militaire au mandat strictement « défensif ». Mais c'est un pas de plus dans la coopération des pays du Vieux Continent en matière de défense. Lundi, l'Union européenne a officiellement lancé Aspides, une mission de protection du trafic maritime en mer Rouge, où de nombreux navires ont été ciblés par les rebelles houthis du Yémen depuis le mois de novembre.

« Cette opération jouera un rôle clé dans la protection des intérêts commerciaux et sécuritaires, au nom de l'Union européenne et plus largement de la communauté internationale », a déclaré Josep Borrell, le haut représentant de l'UE pour les Affaires étrangères. « L'Europe va assurer la liberté de navigation en mer Rouge, en coordination avec nos partenaires internationaux », s'est félicitée de son côté la présidente de la Commission, Ursula von der Leyen.

Plusieurs pays ont annoncé leur participation à cette mission, notamment la Belgique, l'Italie, l'Allemagne ou la France. L'Espagne a indiqué qu'elle n'y participerait pas. Le quartier général sera basé à Larissa, en Grèce. Les opérations seront dirigées par un officier supérieur de la marine grecque,

le commandement de la force par un contre-amiral italien.

Résolution de l'ONU

Les Etats-Unis et le Royaume-Uni mènent déjà des frappes sur des cibles houthies au Yémen. Ce que la mission de l'UE ne pourra pas faire. Aspides se contentera d'un « mandat défensif », précise le communiqué du Conseil de l'UE, notamment pour « accompagner les vaisseaux » et « les protéger » contre les attaques en mer.

La mission, lancée initialement pour une durée d'un an, sera présente le long des principales routes maritimes en mer Rouge. Le mandat couvre aussi les eaux internationales du golfe d'Aden, de la mer d'Arabie, du golfe d'Oman, du détroit d'Ormuz et du golfe Persique.

Les Européens fondent la légitimité de leur intervention sur une résolution du Conseil de sécurité de l'ONU adoptée en janvier qui met en avant le droit des Etats, « en accord avec le droit international, à défendre leurs vaisseaux contre les attaques ».

Les rebelles houthis qui contrôlent une partie du Yémen affirment qu'ils agissent en solidarité avec les Palestiniens de la bande de Gaza. Lundi encore, ils ont annoncé qu'ils avaient ciblé « un navire britannique dans le golfe d'Aden, le "Rubymar",

avec des missiles navals ». Et la société de sécurité maritime Ambrey a signalé l'attaque d'un « vraquier battant pavillon bélizien, immatriculé au Royaume-Uni et exploité par le Liban » dans le détroit de Bab el-Mandeb, qui relie la mer Rouge au golfe d'Aden.

L'Egypte en crise

La menace houthie a contraint de nombreux navires à éviter la mer Rouge, qui voit passer en temps normal entre 12 % et 15 % du commerce mondial, notamment en contournant l'Afrique par le cap de Bonne-Espérance. Ce qui a perturbé le trafic maritime mondial et renchéri les coûts de transport. L'Italie, en particulier, est très affectée.

Le canal de Suez, à l'issue de la mer Rouge, a vu ses revenus baisser « de 40 à 50 % » depuis le début de l'année, a annoncé lundi le président égyptien. Abdel Fattah el-Sissi a rappelé que le canal rapportait: près de 10 milliards de dollars par an à l'Egypte, qui traverse l'une des pires crises économiques de son histoire. ■

L'Unione europea vuole proteggere il traffico marittimo nel Mar Rosso



LES REVENUS DU CANAL DE SUEZ EN CHUTE DE PRÈS DE 50 %

Les attaques des houthistes, au Yémen, pénalisent lourdement l'économie égyptienne. Le président Abdel Fattah al-Sissi a annoncé, lundi, que les revenus du canal de Suez - près de 10 milliards de dollars par an et l'une des principales rentrées en devises de l'Égypte - ont « baissé de 40% à 50% » depuis début janvier. Depuis novembre, les rebelles houthistes attaquent des navires passant au large du Yémen en mer Rouge. En solidarité avec les Palestiniens de la bande de Gaza, bombardée depuis l'attaque terroriste du Hamas le 7 octobre sur le sol israélien, ils disent viser les navires liés à Israël ou à ses soutiens.

Ces attaques incitent de nombreux armateurs à contourner l'Afrique et suspendre les passages par la mer Rouge et le canal de Suez, par où transitent habituellement 12% à 15% du trafic mondial. Le volume commercial empruntant le canal a diminué de 42% ces deux derniers mois, indique l'ONU, qui s'inquiète des répercussions sur le commerce mondial. Le nombre de porte-conteneurs en transit a chuté de 67% sur un an. Face aux attaques, renouvelées encore ces derniers jours, et après les États-Unis en décembre, l'Union européenne a officiellement lancé, lundi, sa propre mission de surveillance et de patrouille maritime en mer Rouge. Celle-ci pourra faire feu pour défendre les navires marchands ou se défendre elle-même, sans pour autant viser des positions des rebelles houthistes à terre. Plusieurs pays ont fait part de leur intention de participer à cette mission, notamment la Belgique, l'Italie, l'Allemagne ou la France. L'Espagne a indiqué qu'elle n'y participerait pas.

A. BOH

I redditi del Canale di Suez in calo di circa il 50%

I lapilli di Pompeo

DS9605

di Pompeo Locatelli

DS9605

Gioia Tauro volano del Pil

Quando si dice che la crescita di un Paese passa dagli investimenti in infrastrutture. Il punto è che nel Belpaese, con ingiustificabile regolarità, i finanziamenti pubblici già destinati alla realizzazione di opere non si sono spesi oppure sono stati utilizzati con gravissimi ritardi. Il danno prodotto da questa inefficienza, com'è facilmente intuibile, è enorme: progetti infrastrutturali rimasti al palo per troppo tempo. E in moltissimi casi questo deficit ha penalizzato in modo particolare il Mezzogiorno.

Ora l'esecutivo Meloni si è mosso con un intervento per il porto di Gioia Tauro, il primo porto merci in Italia e il nono in Europa. Perciò un hub strategico nel cuore del Mediterraneo che merita di accrescere la propria competitività perché è un punto di contatto tra l'Indopacifico e l'Adriatico. La carenza di infrastrutture lo ha finora penalizzato; infatti, molti potenziali clienti decidono di passare dai più attrattivi porti di Amsterdam e Rotterdam. L'arrivo di questi finanziamenti pubblici produrrà un notevole salto di qualità; parliamo di quasi 3 miliardi. Un prezioso toccasana per il territorio e, in generale, per il sistema industriale italiano.

Non a caso, il porto di Gioia Tauro, ospiterà uno dei rigassificatori previsti nel disegno del governo per fornire risposte convincenti in materia di approvvigionamento energetico. Insomma, un deciso cambio di indirizzo rispetto alla snervante mentalità del no a tutto. E assai probabile che questa iniezione di denaro pubblico, in favore di un'opera così importante, si traduca in un volano economico per tutta la Calabria. In sintesi: il rilancio virtuoso del porto di Gioia Tauro rappresenta un crocevia economico e sociale dirimente per ridurre la distanza che ancora oggi drammaticamente intercorre tra Nord e Sud del Paese.

www.pompeolocatelli.it



LA PUGLIA È UN MONDO A PARTE



CAMILLA CONTI

**Emiliano
fa cose turche
per tenere
le mani cinesi
sui porti**

a pagina 12

Nuove mosse di Emiliano per far rientrare Cina e Pd nella partita dei porti

La scelta di Alessandro Becce come ad di una controllata della turca Yilport può aprire spazi al Dragone nel business della cantieristica navale in Puglia

*Il manager
ha un passato in Psa,
(legata a Pechino)
Nel gruppo lavora
anche il cugino Luca,
capo di Assiterminal
I due sono considerati
vicini ai dem*

*Il governatore punta
molto pure su Msc,
nonostante
Fincantieri
stia guardando
a Taranto,
per investire
sull'eolico offshore*

di **CAMILLA CONTI**

■ Mentre tutti i riflettori sono puntati sul destino dell'Ilva, il presidente pugliese **Michele Emiliano** sta provando a riportare il porto di Taranto sulla Via della seta e a rafforzare le mani cinesi sul terminal strategico. Secondo quanto risulta a *La Verità*, l'obiettivo sarebbe quello di aprire le porte del Dragone al business della cantieristica navale sfruttando le pieghe del nuovo decreto Energia appena varato.

Il segnale dell'avvio di questa nuova operazione avviata da **Emiliano**, e appoggiata dai dem locali, sarebbe la nomina avvenuta all'inizio di febbraio di **Alessandro Becce**, chiamato al timone di San Cataldo container terminal, la

società terminalistica del gruppo turco Yilport concessionaria del molo polisettoriale tarantino. Lo sbarco in Puglia come amministratore delegato è avvenuto a poche settimane di distanza dall'uscita dal gruppo F2i dove era a capo della holding portuale fino allo scorso dicembre. Il suo è un lungo curriculum: dall'aprile 2023 è vicepresidente di Assiterminal, presidente della Venezia port community da luglio 2022, presidente della sezione attività portuali di Confindustria da luglio 2020 a febbraio 2024. Ha avuto incarichi apicali anche nel gruppo Psa (controllato dal fondo di Singapore, Temasek, che ha il 22% del suo portafoglio investito in Cina) e dal 2000 al 2004 è stato presidente dell'Autori-

tà portuale di Savona-Vado. Proprio dove, alla fine del 2019, è stata aperta Vado gateway, la piattaforma container che vede alleati i cinesi di Cosco e Qingdao con Maersk.

Alessandro Becce è inoltre il cugino di **Luca Becce**, presidente di Assiterminal (di cui, ricordiamo, Alessandro è uno dei tre vice) che ha contestato la riforma della governance del sistema portuale



italiano annunciata dal governo, che è anche il responsabile delle risorse umane di Psa in Italia e che nel 2021 era pure entrato nella segreteria del Pd savonese per sponsorizzare la candidatura a sindaco di **Marco Russo**. Attenzione agli intrecci: a fine 2022 era partito il nuovo collegamento ferroviario diretto tra Bari e Psa Genova Prà, uno dei maggiori terminal container del porto di Genova su cui hanno investito di recente anche i francesi di Axa, attraverso Gts (quest'ultima è una società barese che opera nel trasporto ferroviario delle merci ed è di proprietà della famiglia **Muciaccia** che compare tra i finanziatori, con 4.000 euro, dell'associazione **Piazze d'Italia** che ha supportato il centrosinistra e la rielezione di **Emiliano**).

CONNESSIONI

Gts ha anche rilanciato lo scalo merci di Surbo, in provincia di Lecce, grazie a un finanziamento di 10 milioni dalla Regione Puglia e qualche anno fa ha siglato anche un accordo con il gruppo di trasporti marittimi Cosulich, agente in Italia della cinese Cosco. Alla luce di queste connessioni, Psa punterà a mettere le mani sul terminal di Yilport attraverso le forti relazioni dei cugini **Becece** - entrambi considerati vicini al Pd - e poi far avanzare i cinesi? La domanda non sembra peregrina. Del resto, fino a poco tempo fa (dall'aprile 2020 a gennaio 2023), c'era un altro dirigente, considerato vicino al governatore **Emiliano**, entrato in Yilport come sales manager: **Francesco Tota**, che però ora è a processo per una vicenda che lo vedrebbe coinvolto quando era segretario del sindaco (Pd) di Altamura, **Giacinto Forte**, con l'accusa di concorso in corruzione. Dettaglio curioso: sul suo profilo LinkedIn, alla voce «education», si legge che **Tota** nel 2018 ha ottenuto la certificazione linguistica di cinese all'Istituto Confucio di Bologna.

Mentre **Tota** era ancora operativo in Yilport, ovvero nell'aprile 2022, era stato inaugurato a Taranto il primo parco eolico marino del Mediterraneo chiamato Beleolico e realizzato da Renexia, società del gruppo **Toto** attiva nelle rinnovabili. All'inaugura-

zione dell'impianto avevano partecipato, oltre a **Emiliano**, le delegazioni diplomatiche di Paesi che rappresentano importanti partner industriali a livello internazionale. Compreso l'ambasciatore cinese in Italia **Li Junhua**, perché i rotori delle torri di Beleolico sono stati forniti da Ming Yang wind power, il più grande produttore cinese di pale eoliche.

IL DECRETO ENERGIA

Sullo sfondo di tutti questi intrecci, va inoltre ricordato che oggi il porto di Taranto è gestito dall'Autorità presieduta da **Sergio Prete** (che tra l'altro compare, unico italiano, tra gli esperti dello Shanghai international shipping institute e il cui incarico scade quest'anno), mentre i porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli e Termoli sono gestiti dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale presieduta da **Ugo Patroni Griffi** (nominato nel 2017 dall'allora ministro **Graziano Delrio** e confermato dal primo governo Conte). Anche lui considerato tra i «fan» della Via della seta.

Un assist alle manovre sino-pugliesi su Taranto può intanto arrivare dall'ultimo decreto Energia da poco varato dal governo a dicembre. All'articolo 8 si legge infatti che «il ministero dell'Ambiente punterà all'acquisizione di manifestazioni di interesse per la individuazione», in almeno due porti del Mezzogiorno, di aree demaniali marittime «da destinare alla realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare». Dal decreto sembra dunque che il driver di sviluppo sia la cantieristica navale, non lo shipping. Su cui **Emiliano** pareva invece scommettere dando molta enfasi mediatica all'arrivo del colosso delle crociere Msc di **Gianluigi Aponte** che ha chiesto in concessione per 25 anni il nuovo terminal crociere di Bari e il terminal da realizzare a Brindisi, mettendo sul tavolo investimenti per 4,5 milioni a fronte dell'affidamen-

to di tutti i servizi relativi alla gestione del traffico passeggeri oggi gestiti a Bari dalla cooperativa Gsa.

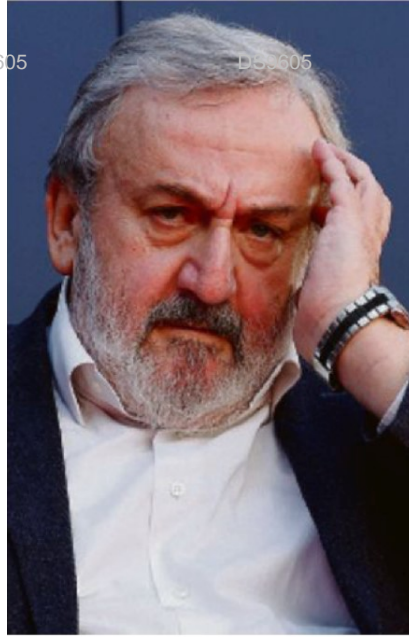
Ma considerando che Msc non fa cantieristica, chi si occuperà di gestire questo business? Finirà in mani asiatiche? Del resto, nella prima intervista dalla nomina ad ad di Yilport, **Alessandro Becece** si è dichiarato convinto che ci sia spazio sul mercato per Taranto come hub perché Malta è piena e Gioia Tauro è «colorata» (di giallo, il colore dei container di Msc che controlla il Medcenter container terminal). Non solo. Grazie all'approvazione di un emendamento all'articolo 8 del decreto Energia presentato da due deputati di Forza Italia, i porti di Brindisi e Taranto potranno partecipare congiuntamente al bando del ministero dell'Ambiente per la produzione di impianti eolici offshore. Un altro settore assai caro a **Emiliano**, che vorrebbe far diventare un hub la sua Bari magari coinvolgendo anche Msc. Manovre, quelle del presidente della Regione Puglia, che sono portate avanti proprio mentre Fincantieri sta guardando a Taranto per nuovi investimenti nel settore dell'eolico offshore. Il colosso della cantieristica navale, controllato da Cdp equity, potrebbe infatti sbarcare da quelle parti con un polo per la costruzione di cassoni galleggianti destinati a sostenere le turbine eoliche in mare aperto. E insieme a quelle una domanda di energia rinnovabile in continua crescita. Bisogna ricordare che il 5 novembre del 2022 Falck renewables e Bluefloat energy hanno definito un'intesa proprio con i turchi di Yilport per l'utilizzo a titolo esclusivo di un'area del terminal del porto di Taranto per portare avanti le attività legate alle fasi di costruzione e di operatività dei progetti di eolico marino galleggiante che le due società energetiche stanno sviluppando in partnership paritetica. E il primo settembre, è partito anche il Floating offshore wind community, progetto creato da The European house - Ambrosetti in collaborazione con Bluefloat energy, Fincantieri, Acciaierie d'Italia e Renantis (che un anno fa ha stretto un accordo sull'utilizzo logistico delle aree del terminal container di Yil-

port) per costruire una strategia comune sull'eolico offshore galleggiante.

Resta quindi da capire a che gioco sta giocando la turca Yilport. Sta subendo passivamente decisioni, e poltrone, decise da altri o le condivide? Altra domanda, ma stavolta per il governo Meloni appena uscito dalla Via della seta: lascerà il tandem **Becce-Prete** a spartirsi il porto con i cinesi facendo arrabbiare anche gli americani?

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DS9605



DS9605

POTENTE Michele Emiliano,
governatore della Puglia [Ansa]

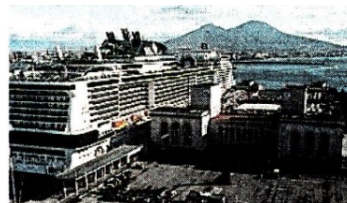
L'iniziativa

DS9605

DS9605

Servizio idrico, via all'intesa tra Abc e porto di Napoli

Novità per il servizio idrico integrato nel Porto di Napoli. È fissata per il 23 febbraio, alle ore 12.30, presso la Sala del Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (Piazzale Molo Carlo Pisacane, 1), l'incontro tra i vertici di Acqua Bene Comune (Abc), Ente Idrico Campano (Eic) ed Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale per la firma del protocollo d'intesa che regola e definisce modalità, condizioni e tempistiche del subentro di Abc nella gestione del servizio idrico integrato nel Porto di Napoli con Andrea Annunziata, presidente dell'Autorità portuale, Alessandra Sardu, presidente di Abc e Luca Mascolo, presidente di Eic.



Il porto di Napoli

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44263 - L.1615 - T.1615



La draga scava nel porto «Ma a noi a che ci serve?»

È in corso la rimozione della sabbia davanti alla banchina commerciale
Pescatori arrabbiati: «Lavorate alla bocca, col mare mosso siamo prigionieri»

VIAREGGIO

La draga draga. Ma non nell'avanporto. Adesso scava dentro all'approdo, risucchia la rena che da tempo ha completamente insabbiato la banchina commerciale a ridosso della diga foranea, a nord del nuovo mercato ittico. E i pescatori sono di nuovo arrabbiati, perché loro vorrebbero l'escavo alla bocca del porto e nello specchio esterno, dove quando non è mare piatto le chiglie strusciano o si incagliano.

Le foto scattate dal drone alla draga Auriello al lavoro davanti alla banchina commerciale sono state inviate dall'assessore regionale Stefano Baccelli alla Cittadella della Pesca. E la presidente Alessandra Malfatti non può fare altro che riferire il malumore dei produttori: «Noi abbiamo bisogno che sia libero dai bassi fondali l'avanporto. La banchina commerciale, inutilizzata da anni, non è così urgente. Il problema è che ora i pescherecci entrano e escono perché il mare è una tavola, ma appena finirà la bonaccia ricominceranno i problemi». Ma

tanto, i più mangiano roba congelata di provenienza extracomunitaria.

Ingrati. Invece di accendere un cero alla Stella Maris perché la draga da qualche giorno non si rompe, si lamentano. Altro discorso sarebbe invece dove il tubone della draga scarica la sabbia risucchiata nel porto, perché se si va ad aggiungere a quella buttata poco fuori a sud est, basterà attendere la corrente per ritrovarla all'imboccatura. E una curiosità: le sabbie scavate nei porti non sono come quelle esterne, vero o no? Ma chi meglio della Port Authority può conoscere le normative.

Invece proseguono i movimenti tecnici dei maxi yacht in allestimento nei cantieri perché, avendo chiglie e motori per l'alta velocità, e non per la potenza come i pescherecci a strascico che devono vincere la resistenza delle enormi reti sui fondali sabbiosi e melmosi, loro navigano tranquillamente anche nei bassi fondali (previo uso di ecoscandaglio e sub di scorta). Nulla di nuovo sul fronte occidentale, e nemmeno sul fronte del porto.

b.n.



Alessandra Malfatti

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



IL CONVEGNO

DS9605

DS9605

Il settore industriale del porto vale un miliardo e mezzo di euro

di **Fabrizio Cerignale**

Un fatturato complessivo annuo di 1,5 miliardi di euro ripartito tra oltre 80 aziende della navalmeccanica che impiegano quasi 5 mila addetti tra diretti e indiretti con una densità occupazionale pari a 4,5 volte quella del porto commerciale con un aumento nel 2023 del 12% delle navi e dei giorni in Ente Bacini e un incremento del 27% delle navi ormeggiate. Sono i numeri del distretto delle costruzioni e riparazioni navali, leader nella costruzione, riparazione, allestimento, refitting e demolizione di navi e mega yacht che, su impulso di Ente Bacini, si sono riuniti per gli Stati generali della cantieristica. Un momento di confronto, al quale hanno partecipato istituzioni e imprese, soprattutto, l'occasione per rilanciare la richiesta di nuovi spazi. «Risulta evidente che, per supportare questo processo di crescita che accomuna tutto il settore delle costruzioni e riparazioni navali, e un proporzionale incremen-

to dell'occupazione – spiega Mauro Vianello, Presidente di Ente Bacini – sia fondamentale l'aumento delle aree nella disponibilità del comparto». La risposta più concreta, inevitabilmente, arriverà dalla nuova diga. «Grazie a questa infrastruttura Genova si allarga di 3 milioni di metri quadrati – ha ricordato il sindaco Marco Bucci – due rimarranno acqua ma l'altro milione sarà tombato con superfici per nuove attività ed è chiaro che una fetta importante andrà destinata alla cantieristica e alle riparazioni navali al diporto». A questo si potrebbero aggiungere anche spazi recuperati nell'ex Ilva, ci sarebbero già richieste, anche se Bucci ha ribadito che: «Nessuno vuole mandare via l'acciaio». In attesa però, si pensa agli investimenti già in essere che Autorità di Sistema Portuale ha destinato ad Ente Bacini «Nel nuovo piano regolatore portuale, di cui presenteremo una prima bozza entro l'estate – ha spiegato il commissario Paolo Piacenza – terremo conto delle richieste

di spazi che arrivano dal settore. Intanto investiamo 30 milioni per la parte a terra tra i bacini 4 e il 5 e il loro ammodernamento e tutto sarà pronto nel 2027». L'obiettivo resta comunque quello di essere competitivi in questo mercato strategico. «Una nazione come l'Italia non può pensare a un futuro senza riparazioni navali – ha spiegato il vice ministro alle infrastrutture Edoardo Rixi – perché c'è un incremento delle flotte, che poi vanno mantenute. Poterlo fare in Italia, in aree come quella genovese che ha un know how rilevante a livello globale, credo sia un elemento che possa determinare anche il mantenimento di una cultura marittima in cui l'Italia deve diventare sempre più leader a livello globale». Per arrivare a questo obiettivo, però, servono anche progetti ambiziosi. «Stiamo aspettando il bacino da 400 metri per le costruzioni navali che si realizzerà con il ribaltamento a mare di Fincantieri a Sestri Ponente – conclude Rixi – ma ci vorrà, prima o poi, un bacino di quelle dimensioni anche per le riparazioni».



▲ La Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio che ha ospitato l'evento



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1809 - T.1809

«MA DECIDE L'AUTORITÀ»

Bucci: «Multedo idea scartata anni fa»

Il sindaco di Genova Marco Bucci ieri nei fatti ha bocciato l'ipotesi Porto petroli. «Ho sempre detto che se qualcuno ha idee nuove le metta sul tavolo, ma Porto petroli l'avevano già presentata 4 anni fa e ci sono incompatibilità» ha detto il sindaco a margine del convegno di Ente bacini, ricordando però che in porto è l'Autorità portuale a decidere la collocazione. Per il viceministro Edoardo Rixi non va dimenticata la funzione strategica di Porto petroli. L'eventuale ricollocazione dei chimici lì «non ha passato i vagli che possano dire se è fattibile o meno».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1601 - T.1619



IN BREVE

DS9605 Schermaglie in porto DS9605

Nomi nella lista sindacale Psa ora valuta il Garante

La direzione del terminal Psa di Pra' sta valutando una segnalazione al Garante della Privacy dopo aver ricevuto un'istanza da parte del sindacato Usb per la presentazione della lista alle elezioni della rappresentanza sindacale unitaria aziendale (Rsu). Questa istanza, rileva l'azienda, in base al regolamento andrebbe inviata unicamente alla Commissione elettorale nominata dagli stessi sindacati. Per di più, l'istanza è corredata dai nomi dei lavoratori che l'hanno sottoscritta «senza che sia rinvenibile alcuna dichiarazione di consenso alla divulgazione».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1601 - T.1619



Superba tira dritto «Solo Ponte Somalia per i nostri depositi»

Dell'Antico e Quarati / PAGINA 17

Guido Ottolenghi, ad di Pir, gruppo che controlla i Depositi chimici di Superba, è contrario a un trasferimento a Porto petroli (Genova), allo studio dell'altra azienda coinvolta, la Carmagnani.

GUIDO OTTOLENGHI Il numero uno del gruppo che a Genova controlla Superba: «No all'ipotesi di Porto petroli»

«Depositi, Ponte Somalia unica opzione Pronti ad andare avanti anche da soli»

L'INTERVISTA

Matteo Dell'Antico
Alberto Quarati / GENOVA

«**P**orto petroli? È un po' come se lei mi invitasse al ristorante. Poi cambiasse idea, e mi dicesse: «No, andiamo in quell'altro posto, che è più buono». Solo che dell'altro posto mancano anche le fondamenta». Guido Ottolenghi, amministratore delegato della Pir, il gruppo che controlla i Depositi chimici di Superba, è contrario a un ipotetico trasferimento a Porto petroli, opzione che come rivelato dal *Secolo XIX* è allo studio dell'altra azienda coinvolta nella vicenda, la società Carmagnani.

Del loro progetto non ne sapevate niente?

«No, lo abbiamo letto sui giornali, non ne eravamo a conoscenza».

Enon vi convince.

«Non ci convince in primo luogo perché oggi l'indicazione che ci viene data dalle istituzioni è Ponte Somalia, progetto su cui peraltro abbiamo sin qui investito tempo e risorse. Poi ci sono degli ostacoli tecnici: l'idea di Porto petroli è stata esaminata nel corso della lunga storia della ricollocazione dei Depositi almeno tre volte, l'ultima nel 2018, e non andò avanti per la contrarietà dell'Eni, azionista di riferimento del terminal».

Oggi i tempi potrebbero essere cambiati.

«Anche se fosse, come le dicevo ci sono degli ostacoli notevoli: ci sarebbe da realizzare un tombamento, le autobotti in entrata e uscita ogni giorno incontrerebbero grandi difficoltà di manovra per raggiungere l'autostrada dovendo attraversare l'Aurelia, manca lo spazio per il loro parcheggio e anche il terminal ferroviario, pure se fosse costruito sulla linea ferroviaria andando comunque in spazi della Fincantieri, costringerebbe i treni a passare sulla linea passeggeri per un lungo tratto prima di girare sulla linea parallela al Polcevera. Inoltre i Depositi sorgerebbero vicino a un cantiere navale, la cui principale attività è tagliare e saldare lamiera, con grosse implicazioni sul fronte della sicurezza. Infine trovo beffardo che la delocalizzazione da Multedo avvenga in sostanza a Multedo, dove cioè si trova il Porto petroli».

Insomma o Ponte Somalia o niente.

«È l'ipotesi scelta dalle istituzioni coinvolte: Comune e Autorità di sistema portuale».

Ma nell'ultimo dibattito pubblico indetto dall'Authority Ponte Somalia non era tra le opzioni indicate.

«Ma come Porto petroli, l'opzione era emersa in studi precedenti. In particolare nello studio Saneco del 2014».

Col possibile passaggio delle quote da Gavio a Messina del Terminal San Giorgio, dove si trova Ponte Somalia, teme ripercussioni?

«Si tratta di un'area demaniale, e l'indicazione è trasferi-

re i Depositi in quell'area indipendentemente dal concessionario. Ma noi saremo pronti a coordinarci».

Se Carmagnani non fosse più della partita voi andrete avanti da soli?

«Sì. Non si può pensare di ripartire da capo, con un nuovo iter, verso qualcosa che forse sarà pronto fra 10 anni. Detto questo, noi assolutamente vogliamo portare avanti il progetto di Ponte Somalia assieme a Carmagnani. Non è negli obiettivi delle istituzioni e non credo sia l'auspicio di nessuno avere diversi Depositi chimici sparsi per la città».

Ma Carmagnani non ha ancora firmato l'intesa societaria su Ponte Somalia.

«Ma il progetto su Ponte Somalia è di Superba. La firma di entrambi i soggetti, quella per intenderci su cui il sindaco Bucci si era fatto garante, era stata richiesta in fase di screening per la Valutazione di impatto ambientale regionale. Oggi quell'iter non c'è più, perché la Via, come noto, è in corso a livello nazionale».

Carmagnani già in origine non era interessata a collocarsi a Ponte Somalia.

«Quando l'Autorità portua-



le fece l'invito per le manifestazioni di interesse, rispondemmo in sei: noi, Silomar, Sampierdarena Olii, Saar, Getoil, Gmt e appunto Carmagnani».

Tra pochi giorni dovrebbe uscire la sentenza del Tar sul maxi-ricorso contro i chimici al Somalia. Avete timori?

«In caso di esito sfavorevole faremo ricorso al Consiglio di Stato, ma comunque questo potrebbe rappresentare un grande ostacolo per la prosecuzione del progetto».

Se non ci fossero le condizioni chiuderete l'attività?

«Potremmo essere portati a dover chiudere se rimanessimo dove siamo. È una decisione in mano alle istituzioni e alle autorità che gestiscono l'ambiente e la sicurezza».

Confindustria il 28 di questo mese fa un incontro sui Depositi. Parteciperete?

«Abbiamo ricevuto l'invito, non siamo stati messi a parte dell'organizzazione dell'incontro. Quindi non credo che parteciperemo». —

DS9605

GUIDO OTTOLENGHI
AMMINISTRATORE DELEGATO
DEL GRUPPO PIR

DS9605

«Abbiamo saputo del progetto di Carmagnani dai giornali. Nessuno penso voglia i Depositi sparsi per la città»



Il Porto petroli di Genova, nel quartiere di Multedo

INAUGURATO IL BYPASS PER L'ACCESSO AL TERMINAL CONTAINER



Il viadotto di Porto Vado

Un viadotto e una rotatoria sono il fulcro della modifica alla viabilità che porterà il traffico container fuori dal centro di Vado

Due anni di in lavoro di Giuggia Costruzioni insieme a Fincosit, per conto dell'Autorità Portuale di Sistema e 20 milioni di investimento. Ora la viabilità portuale distinta da quella cittadina è una realtà. Ieri pomeriggio

infatti, è stato inaugurato il nuovo viadotto che partendo da via Alla Costa collega il centro di Vado alla galleria Carrara e ai varchi doganali, nella parte retrostante il Molo 8. 44.

ANTONIO AMODIO / ALL'INTERNO

IL COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PIACENZA: «OPERA PREVISTA DALL'ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 2008»

Vado, ecco la nuova viabilità per il porto

Inaugurato il viadotto che consente l'accesso diretto al terminal container senza intralciare il traffico cittadino

ANTONIO AMODIO
VADO LIGURE

Due anni di intenso lavoro da parte della Giuggia Costruzioni insieme a Fincosit, per conto dell'Autorità Portuale di Sistema e 20 milioni di investimento. Ora la viabilità portuale distinta da quella cittadina è finalmente una realtà. Ieri pomeriggio infatti, è stato inaugurato il nuovo viadotto che partendo da via Alla Costa collega il centro di Vado alla galleria Carrara e ai varchi doganali, nella parte retrostante il Molo 8. 44. Una viabilità più fluida e scorrevole ma soprattutto più moderna cui si aggiunge una bretella di col-

legamento con l'Aurelia.

Il nuovo viadotto consentirà ai mezzi diretti in porto di evitare il passaggio a livello che resta sotto il nuovo sovrappasso. Ricavati anche in tre punti nelle vicinanze di via Alla Costa, un centinaio di parcheggi che saranno messi a disposizione della città.

«È un traguardo importante per Vado – ha sottolineato nel suo intervento il commissario straordinario di Port Authority Paolo Piacenza – oggi dopo due anni di cantiere si apre finalmente una viabilità dedicata al porto prevista dall'accordo di programma sulla piattafor-

ma del 2008 con modifiche nel 2018».

Il commissario del Comune Maurizio Gatto ha aggiunto: «È un primo rilevante tassello di un puzzle di varie opere che faranno crescere ancora Vado coniugando la sua vocazione portuale ed industriale con quella di



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

un ambiente sostenibile».

Il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri ha aggiunto: «Il masterplan che prevede anche l'inserimento di altri Comuni come Albissola e Quiliano, con questa opera prende sempre più forma. Ora bisogna accelerare sul casello di Bossarino e sulla conclusione dei lavori dell'Aurelia Bis».

Andrea Pasa, segretario della Camera del Lavoro ha detto: «Bene questo taglio del nastro di oggi ma ora, a distanza di 25 anni, da quando si cominciò a parlare di sviluppo possibile per Vado, bisogna accelerare anche il resto che manca per rendere più competitivo il territorio». —



Il nuovo viadotto dedicato ai traffici del porto. A destra in alto la rotonda di via Alla Costa e sotto il taglio del nastro con le autorità

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

INAUGURATO IL BYPASS PER L'ACCESSO AL TERMINAL CONTAINER



Il viadotto di Porto Vado

Un viadotto e una rotatoria sono il fulcro della modifica alla viabilità che porterà il traffico container fuori dal centro di Vado

Due anni di in lavoro di Giuggia Costruzioni insieme a Fincosit, per conto dell'Autorità Portuale di Sistema e 20 milioni di investimento. Ora la viabilità portuale distinta da quella cittadina è una realtà. Ieri pomeriggio

infatti, è stato inaugurato il nuovo viadotto che partendo da via Alla Costa collega il centro di Vado alla galleria Carrara e ai varchi doganali, nella parte retrostante il Molo 8. 44. **ANTONIO AMODIO - ALL'INTERNO**

IL COMMISSARIO DELL'AUTORITÀ PIACENZA: «OPERA PREVISTA DALL'ACCORDO DI PROGRAMMA DEL 2008»

Vado, ecco la nuova viabilità per il porto

Inaugurato il viadotto che consente l'accesso diretto al terminal container senza intralciare il traffico cittadino

ANTONIO AMODIO
VADOLIGURE

Due anni di intenso lavoro da parte della Giuggia Costruzioni insieme a Fincosit, per conto dell'Autorità Portuale di Sistema e 20 milioni di investimento. Ora la viabilità portuale distinta da quella cittadina è finalmente una realtà. Ieri pomeriggio infatti, è stato inaugurato il nuovo viadotto che partendo da via Alla Costa collega il centro di Vado alla galleria Carrara e ai varchi doganali, nella parte retrostante il Molo 8. 44. Una viabilità più fluida e scorrevole ma soprattutto più moderna cui si aggiunge

una bretella di collegamento con l'Aurelia.

Il nuovo viadotto consentirà ai mezzi diretti in porto di evitare il passaggio a livello che resta sotto il nuovo sovrappasso. Ricavati anche in tre punti nelle vicinanze di via Alla Costa, un centinaio di parcheggi che saranno messi a disposizione della città.

«È un traguardo importante per Vado – ha sottolineato nel suo intervento il commissario straordinario di Port Authority Paolo Piacenza – oggi dopo due anni di cantiere si apre finalmente una viabilità dedica-

ta al porto prevista dall'accordo di programma sulla piattaforma del 2008 con modifiche nel 2018».

Il commissario del Comune Maurizio Gatto ha aggiunto: «È un primo rilevante tassello di un puzzle di varie opere che faranno crescere



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

ancora Vado coniugando la sua vocazione portuale ed industriale con quella di un ambiente sostenibile».

Il presidente della Provincia Pierangelo Olivieri ha aggiunto: «Il masterplan che prevede anche l'inserimento di altri Comuni come Albissola e Quiliano, con questa opera prende sempre più forma. Ora bisogna accelerare sul casello di Bossarino e sulla conclusione dei lavori dell'Aurelia Bis».

Andrea Pasa, segretario della Camera del Lavoro ha detto: «Bene questo taglio del nastro di oggi ma ora, a distanza di 25 anni, da quando si cominciò a parlare di sviluppo possibile per Vado, bisogna accelerare anche il resto che manca per rendere più competitivo il territorio». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo viadotto dedicato ai traffici del porto. A destra in alto la rotondina di via Alla Costa e sotto il taglio del nastro con le autorità

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

Nautica

DS9605 Ferretti, ricavi DS9605

oltre il miliardo
Via al riacquisto
di azioni

Il «miglior anno di sempre» di Ferretti sfonda il miliardo di ricavi e proietta il supergruppo degli yacht verso nuove acquisizioni e un buyback per non più del 10% delle azioni ordinarie. Il 2023 si è chiuso infatti a quota 1,11 miliardi in aumento dell'11,5%, ma la crescita maggiore è su Ebitda e utile, rispettivamente 169,2 milioni (+21%) e 83,5 milioni (+38%), «a dimostrazione che siamo un gruppo dalla forte performance sulla marginalità», come ci tiene a sottolineare Alberto Galassi, ceo di Ferretti group. Ma il 2023, oltre ai buoni risultati, ha portato con sé anche il dual listing a Piazza Affari: «A Milano il titolo è un successo, si sta apprezzando per quello che realmente vale ecco perché lanceremo un riacquisto di titoli, nulla di meglio alle correnti valutazioni (3,24 euro, +1,5% ieri)». Il futuro del gruppo ha il vento in poppa: il portafoglio ordini tocca quota 1,5 miliardi, che coprono il 2024 per il 70% e il 2025 per il 30%. «Il nostro è un lusso diverso – rileva il ceo -, è fatto di poche unità diffuse capillarmente in molti Paesi. Gli stati del Golfo arabico hanno permesso di colmare alcuni gap, per quanto siamo molto diversificati. Inoltre – prosegue Galassi – l'età media dei clienti si è abbassata, sta emergendo una nuova tipologia nei Paesi ricchi anche perché vendiamo non barche bensì lifestyle». Ieri è stato firmato un accordo con i sindacati per un premio di 3.600 euro.

A. Rin.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alberto Galassi



NAUTICA. IL GRUPPO CRESCE ANCORA

Ferretti supera il miliardo di ricavi e compra una nuova area a Ravenna

Il portafoglio degli ordini sale ancora e tocca 1,5 miliardi (+11,5%)
In crescita forte i super yacht

FORLI

PIETRO CARICATO

Cala la raccolta di ordini dall'America (-25,6%) ma sale nei paesi del Golfo (Emirati, Qatar, Arabia) e in generale di tutta l'area Medio Oriente-Africa (+13,2%). Cala nella cosiddetta zona dell'Asia e del Pacifico (-11,9%) ma aumenta in Europa (+8,3%). Ferretti spa ha approvato i risultati consolidati preliminari al 31 dicembre 2023 e al di là di alcune variazioni il senso dei numeri restituisce un gruppo in fortissima salute che registra ricavi netti a 1.110,9 milioni (+11,5%) e un portafoglio di ordini da 1,5 miliardi (+15,1%). Un record. Per fare un paragone più del Pil dello Stato di San Marino. Un gruppo con gli occhi aperti al mondo e i piedi piantati in Romagna. Nella seconda metà di gennaio 2024 è stato sottoscritto un accordo (14 milioni di euro di investimento) per acquisire ulteriori 30mila mq adiacenti al Cantiere San Vitale di Ravenna, che portano l'intera area produttiva a 100mila mq. Qui troveranno posto le produzioni dei segmenti Made-to-measure, Composite e Vela con i marchi Ferretti Yacht e Wally. Un investimento che vuole aumentare la capacità produttiva del gruppo

di un 10%.

Il lusso cresce sempre

«Il 2023 di Ferretti Group è stato un anno straordinario per i numeri e gli obiettivi raggiunti», commenta l'amministratore delegato del gruppo Alberto Galassi. «Sottolineo la grande importanza della quotazione su Euro-next Milan nel mese di giugno che ha registrato un forte riconoscimento positivo da parte della comunità finanziaria. I risultati che presentiamo oggi evidenziano una notevole crescita dei principali indicatori economico-finanziari e due record assoluti nella nostra storia recente: un portafoglio ordini che tocca quota 1,5 miliardi di euro e una marginalità del 15,2%, a conferma della solidità della strategia commerciale e industriale annunciata a marzo 2022. Questi dati estremamente positivi daranno sostanza e qualità a un ulteriore rafforzamento dei nostri brand, con investimenti in ricerca, innovazione e sostenibilità. Al Salone Nautico di Düsseldorf abbiamo presentato Riva El-Iseo, il primo motoscafo full electric con cui Riva inaugura il nuovo segmento E-Luxury, a testimonianza del continuo impegno da parte di Ferretti Group per una navigazione sempre più sostenibile».

Le strategie

I marchi del gruppo hanno lavorato bene e registrano una crescita del 23,3% nel segmento super yachts. Più in generale l'industria globale degli yacht di lusso ha continuato a crescere nell'ultimo biennio nonostante le forti incertezze geopolitiche. E Ferretti consolida la sua quota nel segmento Composite e Made-to measure (dal 14,9 al 15,8%).

Ferretti ha prefissato i suoi cinque "pilastri strategici". Uno: migliorare e ampliare l'offerta e il mix di prodotti anticipando le tendenze e rafforzando la sua posizione a livello mondiale. Due: continuare a investire nell'innovazione, nelle tecnologie e nei prodotti con un occhio sempre più attento alle tematiche ambientali. Tre: estendere l'offerta di yacht in lega con nuovi modelli di super yacht con i marchi Riva, Wally, Prshing e Custom Line. Quattro: ampliare i servizi di intermediazione, noleggio e gestione di yacht e servizi post vendita e refitting. Cinque: investire ancor più nell'internazionalizzazione di attività ad alto valore aggiunto. Intanto nel consiglio di amministrazione, a seguito delle dimissioni di Li Xinghao e Hua Fengmao, sono stati cooptati Zhang Quan e Zhu Yi.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44296





Da sinistra, alcuni modelli della produzione di Ferretti Group e l'amministratore delegato Alberto Galassi

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44296

IL CFO ZAMMARCHI: «NON ESCLUDIAMO FUTURE OPERAZIONI DI M&A»

Anno da record per Ferretti Ricavi a 1,1 mld

■ Un 2023 da record per il gruppo Ferretti che archivia l'esercizio con ricavi netti a 1,1 miliardi di euro (+11,5%) con un aumento in tutti i segmenti, in particolare nei super yachts (+23,3%). L'ebitda adjusted del gruppo si è attestato a 169,2 milioni (+20,9%) mentre l'utile netto è cresciuto del 38% a 83,5 milioni. In linea col 2022 la raccolta ordini che si attesta a 1,12 miliardi e un portafoglio ordini a 1,49 miliardi (+15,1%). «Questi dati estremamente positivi daranno sostanza e qualità a un ulteriore rafforzamento dei nostri brand, con investimenti in ricerca, innovazione e sostenibilità» ha spiegato l'ad del gruppo, Alberto Galassi. «Non escludiamo future operazioni di M&A» ha annunciato ieri il cfo Marco Zammarchi.



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



L'ad Galassi: Europa sempre centrale, ma grande interesse dai Paesi arabi. Con Ravenna aumentiamo capacità del 30%

Per gli yacht Ferretti margini record e più ordini

DI NICOLA CAROSIELLI

Anno record per Ferretti, che ha chiuso il 2023 con i dati migliori di sempre dal punto di vista della marginalità e del portafoglio ordini, arrivato a 1,49 miliardi di euro. Il gruppo degli yacht di lusso ha raggiunto lo scorso anno ricavi per 1,11 miliardi (+11,5% su base annua), un ebitda di 169,2 milioni, circa il 21% in più sul 2022 – con un margine del 15,2% – e un utile netto di 83,5 milioni di euro, in crescita del 38%. «Sono orgoglioso che, con un fatturato salito dell'11,5% superando la barriera del miliardo di euro, gli altri indicatori abbiano registrato performance di crescita ancora migliori in termini di marginalità e profittabilità, perché significa che l'azienda è sana, margina bene e ottimizza gli acquisti e le produzioni», ha detto a *MF-Milano Finanza* Alberto Galassi, avvocato, ceo del gruppo. Risultati che acquistano più valore considerando i continui scossoni registrati in termini geopolitici, di aumento dei materiali e delle dinamiche inflattive. «Oggi non è il pesce grande che mangia quello piccolo, ma quello veloce che mangia il pesce lento», dice Galassi, sottolineando che «è stato indispensabile aver avuto capacità di approvvigionamento, di gestione dei problemi di logistica e di penetrazione in certi mercati».

Su questo fronte l'Europa gioca una

parte importante per la tradizione e la cultura nautica, «la grande sorpresa è arrivata dai Paesi arabi per via della nuova generazione affacciata alla nautica, la quale ha portato nuova linfa; anche il mercato turco sarà strategico, così come mi attendo un recupero negli Usa». Proprio questo mercato ha registrato un calo in termini di ricavi (320 milioni dai 368 del 2022) ma, sottolinea Galassi, «siamo a più del doppio di quanto fatto nel 2019,

cioè 149 milioni, e sopra anche il 287 milioni registrati nel 2021». Quanto ai segmenti, la priorità verrà data a quelli «con maggiore profittabilità», ovvero sul composite (da 24 metri in su) e sul made-to-measure (dai 30 metri in su). «Per questo ci servono siti produttivi» specifica il top manager, riferendosi al cantiere di Ravenna e ai suoi 100 mila mq, per cui sono stati investiti 77 milioni ad ora: «Ci consentirà di aumentare la capacità del 30%, permettendoci di ambire a concretizzare la nostra guidance sul 2024, che punta ai 200 milioni di ebitda con una crescita compresa tra 15-18%». Parallelamente, però, «nel 2024 allargheremo anche La Spezia e Ancona, per poi stabilizzare i capex nella dimensione del mantenimento dei cantieri». Sullo sfondo, oltre al buyback pari al 10% delle azioni ordinarie, restano le possibili operazioni di m&a: il gruppo ha già redatto una lista di realtà interessanti e qualcosa potrebbe essere annunciato in tempi non lunghi». (riproduzione riservata)



Alberto Galassi Ferretti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44296 - L.1620 - T.1619



Ferretti, un anno di crescita boom

Il colosso della nautica registra un +38% di utili, 1 miliardo di ricavi e ordini per 1,5. Bene anche la Borsa **Bonali a pagina 3**

Ferretti da record Bilancio 2023: utili a +38% Oltre un miliardo di ricavi

Il portafoglio ordini ammonta a 1,5 miliardi. L'ad Alberto Galassi:
«Annata straordinaria. Forte riconoscimento positivo dalla Borsa»

SGUARDO AL FUTURO

L'azienda ha appena presentato il primo motoscafo full electric e investito su un nuovo cantiere a Ravenna

Crescita a doppia cifra nel 2023 per Ferretti Group, il colosso forlivese leader mondiale nella progettazione, costruzione e vendita di yacht a motore e da diporto di lusso. «L'anno trascorso è stato straordinario - afferma l'amministratore delegato Alberto Galassi - sia per i numeri che per gli obiettivi raggiunti». Galassi presenta così i dati dell'azienda nautica forlivese, che hanno visto ricavi netti oltre il miliardo di euro, in crescita del 11,5% rispetto al 2022. L'utile netto è stato di 83,5 milioni, con un balzo del 38% rispetto all'anno precedente. In linea con il 2022 invece la raccolta ordini, pari a 1,1 miliardi di euro.

«**Sottolineo** la grande importanza della quotazione su Euro-next Milan nel mese di giugno - ricorda -, che ha registrato un forte riconoscimento positivo da parte della comunità finan-

ziaria. I numeri presentati evidenziano una notevole crescita dei principali indicatori economico-finanziari e due record assoluti nella nostra storia recente: un portafoglio ordini che tocca quota 1,5 miliardi di euro e una marginalità del 15,2%, a conferma della solidità della strategia commerciale e industriale annunciata a marzo 2022. Questi dati estremamente positivi daranno sostanza e qualità a un ulteriore rafforzamento dei nostri brand, con investimenti in ricerca, innovazione e sostenibilità».

Al recente salone nautico in Germania a Dusseldorf, per esempio, «l'azienda ha infatti presentato Riva El-Iseo, il primo motoscafo full electric con cui Riva inaugura il nuovo segmento E-Luxury, a testimonianza del continuo impegno da parte di Ferretti per una navigazione sempre più sostenibile». Dopo la presentazione a settembre 2022 al Monaco Yacht Show del prototipo, a conclusione positiva di un ciclo di complessi test tecnici e di affidabilità, il primo modello del segmento E-Luxury è pronto per la commercializzazione. Il

gruppo possiede e gestisce sette cantieri dislocati in tutta Italia (tra cui Forlì) che coniugano un'efficiente produzione industriale con un artigianato italiano di livello mondiale, in grado di raggiungere clienti in più di 70 Paesi nel mondo.

In quest'ottica l'azienda ha raggiunto un accordo con l'azienda 'Rosetti Marino' per l'acquisizione del Cantiere San Vitale, a Ravenna, di 70mila metri quadrati al fine di aumentare la capacità produttiva del gruppo di circa il 20%. Nella seconda metà del mese di gennaio, Ferretti ha inoltre sottoscritto un accordo per l'acquisizione di ulteriori 30mila metri quadrati adiacenti al Cantiere San Vitale, che portano a circa 100mila metri quadrati l'intera nuova area produttiva di Ravenna, per la produzione dei segmenti Made-to measure, Composite e Vela dei marchi Ferretti Yachts e Wally.

Questa acquisizione equivale a un investimento di circa 14 milioni di euro, già esborsati nel 2023, per aumentare ulteriormente la capacità produttiva del gruppo di circa il 10%.

Gianni Bonali

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44296





Sopra, la flotta Ferretti in mare



Alberto Galassi, amministratore delegato della Ferretti

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44296

Ferretti Yacht, profitti in crescita del 38% Nuovi cantieri a Ravenna

Cantieristica

Acquisiti ulteriori spazi per aumentare la capacità produttiva del 30%

Raoul de Forcade

Ferretti group chiude il 2023 con ricavi e utili netti in crescita (rispettivamente +11,5% e +38% sul 2022) e apre il 2024 con una capacità produttiva incrementata del 30%. Nella seconda metà di gennaio, infatti, la società guidata da Alberto Galassi ha sottoscritto un accordo per l'acquisizione di ulteriori 30mila metri quadrati adiacenti al Cantiere San Vitale di Ravenna, che hanno portato a circa 100mila metri quadrati l'intera nuova area produttiva ravennate, dove verranno prodotti i marchi Wally e Ferretti Yachts e, in particolare, per quest'ultimo brand, la gamma di barche *green* Infynito. L'acquisizione dei 30mila metri quadrati aggiuntivi equivale a un investimento di circa 14 milioni, già pagati a dicembre 2023. Aver portato la superficie di Ravenna a 100mila metri quadrati, afferma Galassi, «ci permette grande flessibilità per quanto riguarda i Ferretti Infynito, i nostri Wally a vela e quelli più grandi; questo spazio, insomma, ci dà possibilità enormi».

Gli Infynito sono dotati di un sistema che combina l'energia solare accumulata da pannelli fotovoltaici

a un'energy bank con batterie al litio che consente un'autonomia fino a 8 ore in rada con zero emissioni e rumore. «La nuova gamma - dice Galassi - prevede una barca di 90 piedi, una sorellina più piccola e, in futuro, una più grande. E quest'estate consegneremo già la prima Infynito prodotta a Ravenna». Il 2023, sottolinea il ceo, «è stato l'anno migliore della storia di Ferretti group; e si chiude con un grande recupero: le vendite in meno registrate in Usa nell'ultimo *quarter*, le abbiamo compensate con ordini raccolti nel Golfo Arabico e in Turchia».

Quanto ai numeri, Ferretti ha chiuso il 2023 con ricavi netti su nuove barche in crescita dell'11,5% a 1,11 miliardi di euro, con un aumento in tutti i segmenti, in particolare nei superyacht (+23,3%). L'Ebitda *adjusted* è arrivato a 169,2 milioni (+20,9%) con l'Ebitda *adjusted margin* al 15,2%. L'utile netto si è alzato del 38%, a 83,5 milioni, con una raccolta ordini in linea col 2022, a 1,12 miliardi. L'orderbook è arrivato a 1,49 miliardi (+15,1%). La posizione finanziaria netta è di 281,1 milioni (365 nel 2022). Il gruppo conferma la *guidance* di medio termine e, per il 2024, attende ricavi netti, sui prodotti nuovi, in crescita tra 1,22 e 1,24 miliardi e un Ebitda *adjusted* tra i 195 e i 200 milioni, con un Ebitda *adjusted margin* tra il 16% e il 16,1%.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ALBERTO GALASSI

Ceo di Ferretti group

