

Rassegna del 22-02-24

TRAGHETTI

22/02/24	Corriere della Sera	3	Intervista a Pietro Ciucci - «Totale collaborazione Le contestazioni? I tempi del progetto sono stati trasparenti»	Ducci Andrea	1
22/02/24	Corriere della Sera	2	Sul Ponte è già duello - C'è un'inchiesta sul Ponte Salvini: non mi fermeranno	Sacchettoni Ilaria	3
22/02/24	Secolo XIX	18	Intervista a Gianni Murano - «Carburanti, domanda globale in crescita. Gli aumenti? Colpa delle rotte sotto attacco»	Ferrari Gilda	5

CROCIERE

22/02/24	Gazzetta del Mezzogiorno	38	Crociere a Gallipoli col vento in poppa	Albahari Giuseppe	7
22/02/24	L'Edicola del Sud Lecce	18	Crociere, riparte la stagione Raddoppiano gli approdi e dal 2025 forse arriva Msc - Partono le crociere e raddoppiano le navi «Pronti ad accogliere»	Abbate Amleto	8

ARMATORI E CANTIERI NAVALI

22/02/24	Corriere della Sera	37	Navi, ad Abu Dhabi intesa Fincantieri-Edge Business da 30 miliardi	Conzonato Alessia	10
22/02/24	Gazzettino	15	Navi militari: patto da 30 miliardi tra Fincantieri e gli Emirati Arabi	M.Cr	11
22/02/24	Giornale	20	Fincantieri imbarca gli emiri su una rotta da 30 miliardi	Fraschini Sofia	12
22/02/24	Giorno - Carlino - Nazione	26	Fincantieri - Navi militari, joint venture con Edge. Business complessivo da 30 miliardi	...	14
22/02/24	La Verita'	17	Affare da 30 miliardi con Fincantieri Gli Emirati siglano la pace con l'Italia	Da Rold Alessandro	15
22/02/24	Mf	13	Fincantieri sigla alleanza negli Emirati per le navi militari - Fincantieri vara jv da 30 mld	Boeris Andrea	17
22/02/24	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Fincantieri, patto da 30 miliardi per nuove navi negli Emirati - Fincantieri, patto d'acciaio per nuove navi negli Emirati	Fiumanò Piercarlo	19
22/02/24	Nuova Venezia - Mattino di Padova - Tribuna di Treviso	17	Intervista a Andrea Margelletti - «Un successo per l'Italia in un'area dove è forte l'influenza anglo-francese»	Piana Luca	21
22/02/24	Repubblica Genova	17	Fincantieri, alleanza con Edge negli Emirati	...	22
22/02/24	Secolo XIX	17	Fincantieri-Edge patto da 30 miliardi per le navi militari - Fincantieri, prua sugli Emirati. Patto da 30 miliardi per le navi militari	Gallotti Simone	23
22/02/24	Sole 24 Ore	30	Navi militari, via all'accordo tra Fincantieri e Abu Dhabi - Fincantieri, accordo con Abu Dhabi: via a piattaforma sulle navi militari	Meneghello Matteo	25
22/02/24	Stampa	24	Fincantieri si allea con l'emiratina Edge Il business di Abu Dhabi vale 30 miliardi	...	27

PORTI E LOGISTICA

22/02/24	Mattino Napoli	33	Porto, la gestione del servizio idrico affidata alla Abc	...	28
22/02/24	Nazione Massa Carrara	5	Autorità portuale difende il progetto di dragaggio e il ripascimento a Partaccia - «Ripascimento, nessun dubbio» L'Autorità Portuale difende il piano	Scolaro Francesco	29
22/02/24	Repubblica Genova	17	L'operazione Savona, ok alla demolizione del Lady Moon	...	31
22/02/24	Secolo XIX La Spezia	21	Calata Paita: cercansi baristi, chef e camerieri	L. iv.	32
22/02/24	Secolo XIX La Spezia	21	Porto, caso ampliamento delle banchine: «Lsct ora acceleri sul bando di gara»	Ivani Laura	33
22/02/24	Tirreno Livorno-Cecina-Rosignano-Piombino-Elba	6	Ancora fumi neri dalle navi in città «L'ordinanza va fatta rispettare»	...	35

NAUTICA

22/02/24	Nazione Massa Carrara	16	Il mare e la nautica protagonisti Le vetrine Seatec e Compotec alzano il sipario a Carrarafiere	...	36
22/02/24	Nazione Massa Carrara	5	Vetrina a Dubai per tre yacht di 'Sanlorenzo'	...	37

«Totale collaborazione Le contestazioni? I tempi del progetto sono stati trasparenti»

Ciucci, ad della società Stretto di Messina: gli atti presto pubblici

L'intervista

di **Andrea Ducci**

ROMA Ancora non sono stati aperti i cantieri per il Ponte sullo Stretto e la Procura di Roma ha già aperto un fascicolo di indagine.

«Nel pieno rispetto dell'attività della magistratura, confermo — dice Pietro Ciucci, amministratore delegato di Società Stretto di Messina — la nostra massima collaborazione e trasparenza con le autorità inquirenti con lo scopo di chiarire tutte le azioni svolte, dalla ricostituzione della società — avvenuta a giugno scorso — a oggi».

A presentare l'esposto in procura sono stati Pd e Alleanza Verdi Sinistra, che ravvisano «mancanza di trasparenza».

«Per mia natura sono sempre molto rispettoso delle istituzioni, ma l'onorevole Bonelli che è il leader di questa iniziativa ci accusa di scarsa trasparenza con due ricorrenti cavalli di battaglia. Il primo è relativo alla richiesta di accesso agli atti: gli abbiamo spiegato che quando ha chiesto quei documenti il consorzio Eurolink (il coordinatore di tutte le attività di progettazione e costruzione guidato da Webuild, ndr) ci aveva appena consegnato l'aggiornamento del progetto e che noi eravamo in istruttoria. In base alla legge quell'aggiornamento diventava definitivo una volta approvato dal nostro consiglio di amministrazione. Dunque, non potevamo

consegnare qualcosa che noi stessi dovevamo ancora deliberare e approvare».

L'altra accusa è che tra la data di incarico al consorzio Eurolink per aggiornare il progetto e la consegna dell'aggiornamento sia trascorso appena un giorno.

«L'onorevole Bonelli ci contesta di avere firmato l'accordo con Eurolink il 29 settembre e che il giorno seguente ci è stato consegnato l'aggiornamento. Insomma, tutto sarebbe avvenuto in una notte, mentre, sottolineo ancora una volta, che l'ordine di inizio attività a Eurolink è stato assegnato nel mese di giugno con un atto formale, ossia tre mesi prima della consegna della relazione di aggiornamento. Dopo la consegna sono trascorsi altri quattro mesi, durante i quali il documento è stato esaminato da Società Stretto di Messina, oltre che sottoposto al parere del comitato scientifico. Questo testimonia che l'aggiornamento del progetto è stato largamente discusso, valutato, integrato e perfezionato prima di arrivare all'approvazione del 15 febbraio. Altro che tutto in una notte».

I ponti dovrebbero unire. Perché quello sullo Stretto è così divisivo?

«Quello sullo Stretto non è un ponte qualsiasi e nel tempo ha acquisito una valenza politica. Per esempio, già nel 2001 il candidato premier Rutelli in campagna elettorale annunciò l'apertura del ponte. Poi è diventato un vessillo del presidente Berlusconi. Ora è il ponte del ministro Salvini, tutto questo spiega

perché sia divisivo. Resta che i ponti sono fatti per unire».

A cosa e a chi serve il collegamento sullo Stretto?

«Il ponte sarà connesso alla rete autostradale e ferroviaria, con un progetto che comprende 40 chilometri di collegamenti che rendono l'opera la congiunzione più efficiente tra Sicilia e Calabria, aperta 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno. Realizzare il ponte vuole dire assicurare una linea metropolitana tra Reggio Calabria-Villa San Giovanni e Messina, creando un'area in continuità per lo scambio di merci e persone. Il ponte sarà, inoltre, un catalizzatore per gli investimenti a corredo dell'opera, come l'alta velocità, collegando 5 milioni di persone che vivono al di là dello Stretto. Si tratta di quasi il 10% della popolazione italiana».

Quali sono gli aggiornamenti da poco approvati?

«Il ponte non ha subito evidenti modifiche rispetto al 2011, però si farà ricorso a materiali migliori. Questo significa, per esempio, acciai, cemento e vernici che garantiranno durabilità migliori. Sono stati aggiornati i sistemi di monitoraggio e di analisi, per il traffico stradale è prevista la smart road, per i pedaggi non ci saranno caselli e verrà introdotto il free flow, poi c'è l'adeguamento alle norme di progettazione e della sicurezza attiva e passiva. Abbiamo, infine, immaginato degli interventi per la valorizzazione turistica dell'opera».

Cosa intende per valorizzazione turistica?

«Stiamo pensando a punti panoramici con degli osserva-



tori e belvedere a 250 metri di altezza su entrambe le torri. Allo studio c'è anche la realizzazione di una pista ciclabile per attraversare lo Stretto».

Se tutto fila liscio, quando ci sarà la prima pietra?

«L'obiettivo è partire nella prossima estate. Stiamo consegnando i documenti per la conferenza dei servizi e la valutazione di impatto ambientale. E sarà, quindi, tutto pubblico. Le procedure devono essere concluse entro 90 giorni, poi si passa al Cipess, che approva il progetto definitivo e il piano finanziario assegnando la pubblica utilità al progetto. Se tutti rispettano questa tempistica, in estate apriremo i primi cantieri».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DS9605

Il profilo



● Pietro Ciucci, 73 anni, ex presidente e dg di Anas, dal 2023 è di nuovo ad della società Stretto di Messina, incarico già ricoperto dal 2002 al 2012

A Bonelli abbiamo spiegato che non potevamo consegnare a lui documenti che noi stessi dovevamo ancora deliberare e approvare

I leader della maggioranza insieme sul palco in Sardegna: «Siamo compatti». Ma le tensioni restano

Sul Ponte è già duello

Salvini sull'inchiesta: non temo sinistra e giudici. L'ad Ciucci: Stretto, tutto regolare

Ponte sullo Stretto, la Procura di Roma indaga sulla procedura attuata dal governo e dal ministero delle Infrastrutture. Il fascicolo, contro ignoti, nasce dopo l'esposto presentato dai segretari di Sinistra, Verdi e Pd. Salvini: «Non mi fermeranno».

alle pagine 2 e 3

C'è un'inchiesta sul Ponte Salvini: non mi fermeranno

Dopo l'esposto di Schlein, Bonelli e Fratoianni. Il ministro: sinistra contro le opere pubbliche, non temo i giudici

ROMA L'inchiesta che riguarda il Ponte sullo Stretto di Messina prende il via. L'indagine nasce dall'esposto firmato dal parlamentare di Alleanza Verdi e Sinistra Angelo Bonelli (che lo ha depositato assieme al collega Nicola Fratoianni e alla segretaria del Pd Elly Schlein) nel quale si elencano fatti che hanno accompagnato genesi e progettazione dell'opera, un ponte «a campata unica con ferrovia annessa lungo 3.333 metri». Quanto basta per far infuriare il ministro delle Infrastrutture e leader della Lega Matteo Salvini e che apre lo scontro con l'opposizione.

Quando arriva la notizia delle indagini delegate alla Guardia di finanza Salvini attacca: «Solo in Italia si riesce a fare una battaglia politica contro il Ponte, su un'autostrada, su una galleria, sulla Tav. Il Ponte sullo Stretto serve a unire milioni di siciliani, a inquinare meno e a viaggiare più in fretta. Il Pd ha fatto una denuncia perché vogliamo fare il Ponte, che è un diritto di milioni di italiani. Solo

in Italia la sinistra riesce a dire no alle opere pubbliche ma io non ho paura di sinistra o giudici. Finché mi fanno fare il ministro continuerò a costruire ponti e a progettare infrastrutture». Immediata la reazione di Fratoianni: «Salvini reagisce con troppo nervosismo alla notizia dell'inchiesta». Bonelli ne fa una questione di scelte politiche: «Sottratti soldi per le infrastrutture davvero utili. Salvini è inaffidabile». Raffaella Paita per Italia viva si schiera invece con il leader del Carroccio: «Fare politica con gli esposti evidenzia la debolezza e la povertà di argomentazioni tecniche di chi li presenta».

Toccherà alla magistrata Alessia Natale individuare eventuali reati. In sintesi secondo l'esposto «l'opera è una pura rivisitazione del tramontato progetto dei primi anni duemila, portato avanti dal medesimo Pietro Lunardi, già ministro delle Infrastrutture del governo Berlusconi, in una serie di incontri assieme allo stesso Salvini e all'imprenditore Pietro Salini (l'am-

ministratore delegato di Webuild, incaricata della realizzazione dell'opera)». Ma se in questo caso non ci sarebbero reati, si individuano almeno due circostanze da approfondire: la posizione del presidente dell'Authority anticorruzione Giuseppe Busia secondo il quale «è stato assegnato al privato un notevole potere contrattuale che va bilanciato modificando il decreto in sede di conversione di legge»; il fatto che il responsabile delle risorse umane della società Stretto di Messina incaricata di portare a termine il monumentale lavoro sia quell'Omar Mandosi non indagato ma citato nelle carte dell'inchiesta su Anas quale *trait d'union* fra la presunta cricca di Denis e Tommaso Verdini che garantiva appalti agli amici e il nuovo esecutivo. I magistrati romani hanno affidato le verifiche agli esperti del Nucleo di polizia economico finanziaria della Gdf che hanno già indagato su Verdini e soci.

Ilaria Sacchettoni

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Le tappe

Nel 2023 il riavvio dell'iter

✓ Nel marzo 2023 il governo Meloni con un decreto ha riavviato l'iter per la realizzazione del Ponte sullo Stretto (costo di 13,5 miliardi)

Il via libera definitivo

✓ Il 15 febbraio scorso la società Stretto di Messina ha approvato l'aggiornamento al progetto definitivo del 2011

La mossa delle opposizioni

✓ L'1 febbraio Elly Schlein, Nicola Fratoianni e Angelo Bonelli hanno presentato un esposto contro le procedure adottate da Salvini

I numeri dell'opera

Specifiche tecniche



Costi

13,5 miliardi di euro
1,1 miliardi di euro per opere complementari

4.300 gli addetti impiegati nella costruzione mediamente ogni anno (con punte di 7.000)

Tempistiche
Inizio costruzione **Entro il 2024**
Operativo **dal 2032**

La viabilità

6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (2+1 di emergenza)

2 binari

6.000 veicoli l'ora

200 treni al giorno

6 ore circa tempo di percorrenza Roma-Palermo in treno



In carica Il vicepremier e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Matteo Salvini, 50 anni, segretario della Lega dal 2013

(LaPresse)

GIANNI MURANO Il presidente Unem, l'unione dei petrolieri: «Pesano anche le minori lavorazioni in Europa e negli Usa»

«Carburanti, domanda globale in crescita Gli aumenti? Colpa delle rotte sotto attacco»

GIANNI MURANO
PRESIDENTE UNEM
UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ

«La raffinazione? Il tema non è la proprietà, bensì la tenuta di una filiera industriale che è strategica»

«L'ingresso di società straniere è un segnale di fiducia e dimostra la qualità tecnologica degli asset italiani»

L'INTERVISTA

Gilda Ferrari / GENOVA

«A gennaio i prezzi di benzina e gasolio erano più bassi di 15-20 centesimi al litro rispetto ai picchi di ottobre, la tendenza si è interrotta quando sono cominciati gli attacchi degli Houti alle navi in transito nel Mar Rosso e nel Golfo di Aden». Gianni Murano, il nuovo presidente dell'Unione energie per la mobilità (Unem, ex Up) dice che gli ultimi rincari dei carburanti sono «inevitabili».

Per quali ragioni?

«Molti dei prodotti raffinati arrivano in Europa attraverso le rotte sotto attacco, sono quindi costretti a vie alternative più lunghe e costose, come la circumnavigazione dell'Africa. Vale soprattutto per il gasolio, di cui l'Europa è "corta": prima dell'embargo importava dalla Russia, ora da Arabia Saudita, Emirati, India e Singapore. A sostenere le quotazioni hanno poi contribuito le minori lavorazioni in diverse raffinerie negli Stati Uniti e in Europa, fermate per le manutenzioni, ma an-

che l'ondata di gelo che nelle scorse settimane ha investito il Nord America».

I prezzi italiani rientrano nella media europea?

«I nostri prezzi industriali sono tra i più bassi d'Europa, fino a 5-6 centesimi in meno rispetto a Francia e Germania, stando all'ultima rilevazione della Commissione».

Previsioni per il futuro?

«È sempre difficile fare previsioni, oggi più che mai. Se guardiamo ai fondamentali e alle attese sull'andamento dell'economia, i mercati nel breve-medio periodo sembrano ben bilanciati e dunque non dovrebbero esserci grossi scossoni. La domanda globale è prevista aumentare, ma a un ritmo meno forte dell'anno passato. L'incertezza rimane nel quadro geopolitico, seppure il petrolio si sia mostrato più resiliente alle criticità internazionali».

Al netto di Eni, nella raffinazione di italiano è rimasto poco. È un problema?

«Non ne farei un problema di proprietà, ma di tenuta di una filiera industriale strategica. Gli operatori entrati negli ultimi anni hanno dimostrato di essere affidabili e attenti alle esigenze dell'Italia. Lo abbiamo visto con le raffinerie di Augusta e di Priolo (quest'ultima era di Erg, Lukoil, ora Litasco, ndr), che hanno cambiato proprietà ma hanno continuato a garantire l'approvvigionamento anche nei momenti più difficili. L'ingresso di società straniere lo leggerei come un segnale di fiducia sul nostro mercato e, più in generale, un interesse al Mediterraneo. Oltre a un'evidente conferma della qualità tecnologica dei nostri asset».

L'Italia è autosufficiente?

«Con 11 raffinerie e una capacità di lavorazione pari a 87 milioni di tonnellate siamo ben autosufficienti, a fronte di una domanda interna di circa 60 milioni di tonnellate. Siamo sicuramente



più solidi verso le turbolenze dei mercati, a differenza di altri Paesi come la Germania, che mostra fragilità».

C'è un tavolo europeo su mobilità e biofuel: come si sta muovendo il governo e cosa vi aspettate?

«Direi che l'Italia ha evidenziato subito come, insieme alla sostenibilità ambientale, vadano tenute in conto anche quella economica e sociale. Il ruolo avuto sui biocarburanti è stato cruciale ed è significativo anche apprezzare il continuo confronto con tutte le parti interessate. Credo si debba continuare con questa determinazione e convinzione, perché ci sono segnali che anche certi atteggiamenti troppo ideologici stanno cambiando».

A questo proposito, l'industria italiana sta soffrendo una transizione energetica ideologica e imposta con tempi troppo veloci. Relativamente al vostro settore, cosa non funziona in Europa? E quali provvedimenti dovrebbero essere presi per stimolare la crescita?

«L'industria italiana soffre perché negli ultimi 10-15 anni le politiche europee non hanno tenuto in debito conto quelle che sarebbero state le

ricadute industriali e sociali delle misure adottate. Siamo tutti convinti che si debba perseguire la decarbonizzazione, ma questo non può significare deindustrializzazione. In questo ambito, le scelte, a partire dall'automotive, devono essere necessariamente basate sulla neutralità tecnologica, riconoscendo il contributo carbonico dell'intera filiera. Abbiamo bisogno di un approccio diverso, più pragmatico e meno ideologico, che valorizzi le eccellenze industriali che abbiamo, accompagnandole sulla via della trasformazione».

Lei è al vertice di Esso Italiana e presidente di Exxon-Mobil Italiana Gas. I primi 6 mesi da presidente Unem?

«Sono stati impegnativi, ma anche stimolanti perché come associazione stiamo lavorando su tutti i fronti della nostra filiera, dalla rete alla logistica, fino alla raffinazione. È un periodo complesso per la nostra industria, che rimane comunque cruciale. Serve unire le forze con quanti sono interessati a una "visione industriale e nazionale" del settore che coniughi sostenibilità ambientale, sociale ed economica, prima che il declino diventi irreversibile e sia troppo tardi». —

DS9605



TURISMO
SI ANIMA IL PORTO

IL PRIMO SCALO

Il prossimo 25 marzo arriverà «Le Bouganville»
Sarà la prima delle «toccate» in calendario
L'ultima è in programma il 9 novembre

LA RILEVAZIONE

Gli agenti marittimi hanno comunicato
che la quasi totalità dei passeggeri
visita la città, mentre il 30% va altrove

Crociere a Gallipoli col vento in poppa

Previsti 18 attracchi. E Msc vuol portare almeno una nave

GIUSEPPE ALBAHARI

● **GALLIPOLI**. Il prossimo 25 marzo farà scalo in porto a Gallipoli la nave passeggeri «Le Bouganville». Sarà il primo di ben 18 attracchi già calendarizzati per quest'anno, l'ultimo dei quali il 9 novembre. Considerato che l'anno scorso le navi passeggeri erano state dieci, si comprende la soddisfazione dell'amministrazione comunale nel presentare il programma crocieristico 2024, frutto di una grande sinergia, è stato evidenziato a più voci.

A cominciare dal sindaco Stefano Minerva, che ha ricordato come stia diventando realtà un sogno iniziato nel 2017. «È una grande emozione - ha aggiunto - vedere, sullo sfondo della città, le maestose navi che rappresentano una scommessa vinta e ci consentono di ampliare la nostra offerta di turismo. O forse è meglio parlare di «turismi», perché i crocieristi si aggiungono alle centinaia di migliaia di persone che visitano Gallipoli».

Passeggeri che esprimono sempre gradimento per i luoghi, cui i comandanti delle navi aggiungono apprezzamento per l'ampiezza del bacino portuale e la profondità del fondale, ha sostenuto Titti Cataldi, consigliera con delega al settore crocieristico. La quale ha ricordato che è ormai attivo e frequentato il

terminal. «Ora - ha concluso - siamo al lavoro, insieme con il vice sindaco Piteo, per accogliere i passeggeri che sbarcheranno nei prossimi mesi».

E Piteo, che cura la delega a turismo ed eventi, ha rimarcato il suo impegno perché possano vivere al meglio il «sentiment» della città. La quale è interessata alla ricaduta economica delle crociere, ovviamente, per cui Giuseppe Coppola, neo-eletto componente del comitato di presidenza di Confindustria Lecce con delega a turismo ed economia del mare, ha richiamato l'esigenza che i passeggeri rimangano in città; mentre il vice presidente della Sezione turismo dello stesso sodalizio, Fernando Nazaro, ha letto gli sbarchi nell'ottica promozionale di futuri ritorni.

Di risposte positive al «feedback» chiesto ai turisti ha infine parlato Sergio De Luca, agente marittimo che promuove e facilita gli attracchi, comunicando dati significativi: la quasi totalità dei crocieristi visita la città. Anche il 30% che effettua escursioni in altri centri, si ritaglia il tempo per farlo.

L'amministrazione comunale ha intitolato il programma crocieristico «Col vento in poppa», un augurio marinairesco che guarda anche al futuro: Minerva ha annunciato la volontà della compagnia Msc Crociere di entrare in porto, l'anno prossimo, con almeno una delle sue navi.



GALLIPOLI
L'anno scorso le navi passeggeri erano state dieci
Quest'anno ne sono previste 18



IL TURISMO A GALLIPOLI



DA MARZO A NOVEMBRE 18 NAVI
Crociere, riparte la stagione
Raddoppiano gli approdi
e dal 2025 forse arriva Msc

segue a pagina 18, Abbate

GALLIPOLI DA MARZO A NOVEMBRE STAGIONE RICCA CON BEN 18 APPRODI NEL NUOVO TERMINAL

Partono le crociere e raddoppiano le navi «Pronti ad accogliere»

Per il 2025
Msc crociere
ha preso contatti
con gli amministratori

CROCIERE

gallipolini

AMLETO ABBATE

Dopo i risultati incoraggianti degli anni passati e l'inaugurazione del Terminal crocieristico a ottobre scorso, al via, già dai prossimi giorni a Gallipoli, la stagione crocieristica 2024. Numerose le navi che anche quest'anno faranno scalo e visiteranno la Città bella. A tagliare il nastro, il 25 marzo è la nave battente bandiera francese "Le Bouganville". A fronte delle 10 dell'anno scorso, sono ben 18 quelle di quest'anno, quasi il doppio. Oltre alla "Bouganville" ce ne sono infatti 3 in aprile, 5 a maggio, 3 a giugno, 2 anche a luglio e agosto, e 2 pure a novembre. E promette bene anche il 2025, con la compagnia di navigazione Msc che ha già stretto contatti con gli amministratori gallipolini. Se n'è parlato ieri durante un'affollata conferenza stampa presso la biblioteca comunale di Sant'Angelo a cui ha partecipato il sindaco Stefano Minerva, la consigliere comunale con delega al settore crocieristico Titti Cataldi, e l'agente marittimo Sergio De Luca. Presenti anche il vicesindaco con delega al Turismo Tony Piteo, il presidente della Commissione Turismo e cultura Corrado Venneri, il sottotenente di vascello Matteo

Panico per la Capitaneria, il neoeletto componente dell'ufficio di presidenza di Confindustria con delega nazionale al Turismo e all'economia del mare Giuseppe Coppola, e il vicepresidente della sezione Confindustria Turismo di Lecce Fernando Nazaro. «Passo dopo passo, realizziamo un sogno per Gallipoli, cioè quello di ampliare sempre più la fetta di turismo. Ormai Gallipoli è visitata da centinaia di migliaia di persone e perciò continuiamo a scommettere su questo progetto. È veramente una grande emozione vedere le maestose navi fare da sfondo alla nostra città ed è per questo che ringrazio chi è stato protagonista di questo sogno insieme a noi», ha esordito il sindaco Minerva. «Sono molto orgogliosa dei risultati da noi raggiunti; è stata molto importante la caparbietà e l'intuizione del sindaco Minerva. Gallipoli ha le caratteristiche giuste per accogliere le navi (in particolare gli ampi spazi di manovra e la profondità delle acque nel porto) e non possiamo negare quanto i comandanti delle varie navi siano sempre stupiti e incantati dalla bellezza della città. Ora siamo al lavoro per l'accoglienza dei passeggeri che saranno qui nei prossimi mesi». E sulla stessa lunghezza d'onda anche il vice sindaco Tony Piteo, che dichiara: «Accogliamo con grande felicità la notizia di questi arrivi, ed è importante sottolineare quanto in questa direzione sia molto importante fare rete e lavorare sia in termini di marketing che economici per portare beneficio alla nostra città»



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

La joint venture

DS9605

DS9605

Navi, ad Abu Dhabi
intesa Fincantieri-Edge
Business da 30 miliardi

Fincantieri, una tra le più grandi società navalmeccaniche al mondo, e il gruppo Edge, specializzato in tecnologia avanzata e difesa, annunciano l'avvio di una joint venture: lo scopo è creare un business mondiale, con base ad Abu Dhabi, del valore di 30 miliardi di euro. Edge deterrà una partecipazione del 51%, mentre a Fincantieri sarà affidata la direzione gestionale dell'attività, che si focalizzerà sulla costruzione di una vasta gamma di navi militari.

La joint venture prevede il diritto di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando l'attrattiva degli accordi G2G (government-to-government, un particolare strumento tipico nel settore della difesa per promuovere l'export ma anche per accrescere la competitività del sistema Paese e recuperare terreno a livello internazionale) degli Emirati Arabi Uniti, dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato. «L'obiettivo è creare una piattaforma industriale unica nel suo genere — ha dichia-

rato Pierroberto Folgiero, ceo e direttore generale di Fincantieri, che ha firmato il term sheet con Hamad Al Marar, ceo e direttore generale di Edge group — in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali».

Ci sarà cooperazione nella commercializzazione dei prodotti con le marine di diversi Paesi nel mondo e particolare sviluppo dell'ambito underwater, con un programma di sottomarini di medie dimensioni. Si concentrerà su vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, assumendosi la responsabilità di sviluppare la proprietà intellettuale condivisa e di mantenere i diritti esclusivi su tutti i futuri design. «Questa partnership incarna il nostro impegno verso l'innovazione», ha aggiunto Hamad Al Marar, ceo e direttore generale di Edge group.

Alessia Conzonato

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il ceo



● Pierroberto Folgiero è amministratore delegato e direttore generale di Fincantieri dal 2022

● Il gruppo Fincantieri opera nel settore della cantieristica navale ed è il più importante gruppo navale d'Europa



Navi militari: patto da 30 miliardi tra Fincantieri e gli Emirati Arabi

L'ALLEANZA FIRMATA IERI PUNTA A PRODURRE COL GRUPPO EDGE ANCHE SOTTOMARINI AVANZATI FOLGIERO: «PIATTAFORMA INDUSTRIALE UNICA»

L'INTESA

VENEZIA Fincantieri, patto da 30 miliardi con Edge Group per realizzare navi militari e sottomarini con base negli Emirati Arabi Uniti. Edge è stata costituita nel 2019 negli Emirati Arabi Uniti ed è uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa. Deterrà una partecipazione del 51% nella joint venture mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri. L'intesa preliminare, basata ad Abu Dhabi, avrà diritti di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando in particolare l'attrattiva degli accordi G2g degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato. L'obiettivo dell'intesa, ha spiegato in una nota Pierroberto Folgiero, Ad e direttore generale del gruppo italiano con base a Trieste è «creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono ai mercati internazionali».

La joint venture dovrà viaggiare

re su diversi binari: dalle sinergie nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo, a potenziare la capacità di progettare e costruire fregate, altre grandi navi e anche sottomarini di medie dimensioni. Il decollo del patto è soggetto a una serie di condizioni preliminari. «Attraverso questa joint venture trasformativa con Fincantieri non stiamo solo espandendo le diverse capacità di Edge nella navalmeccanica, ma stiamo stabilendo un nuovo punto di riferimento per la collaborazione e lo scambio di conoscenze nell'industria marittima globale - il commento ufficiale di Hamad Al Marar, Ad e direttore generale di Edge -. Questa partnership incarna il nostro impegno verso l'innovazione, facendo leva sull'incomparabile expertise di Fincantieri per esplorare opportunità nel mercato globale».

SVILUPPO COMMERCIALE

L'alleanza si concentrerà sullo sviluppo di operazioni commerciali, design e l'assistenza tecnica in comune. Inoltre, l'alleanza istituirà una design authority dedicata, aprendo nuove opportunità per addetti degli Emirati altamente qualificati, e attirando competenze internazionali a supporto di questa iniziativa strategica. Un anno fa Fincantieri aveva già siglato un accordo di cooperazione con una controllata di Edge Group, Abu Dhabi Ship Building, per collaborare nella progettazione e costruzione di navi militari e commerciali.

M.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



LA MULTINAZIONALE DEI MARI AD ABU DHABI

DS9605

DS9605

Fincantieri imbarca gli emiri su una rotta da 30 miliardi Accordo con Edge per fornire navi militari ai Paesi extra Nato. Folgiero: «È una grande opportunità di mercato»

L'ACCORDO

**Agli italiani il 49% della
joint venture
e la gestione operativa
Sofia Fraschini**

■ Joint venture militare per Fincantieri oltre il perimetro Nato. Il gruppo della cantieristica navale italiano ha siglato un'intesa da 30 miliardi di euro con Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, per cogliere le opportunità nella cantieristica navale a livello globale, in particolare nell'ambito della produzione di una vasta gamma di navi militari e sottomarini.

Basata negli Emirati Arabi Uniti, la joint venture avrà diritti di prelazione per gli ordini non Nato. E potrà contare sull'attrattiva degli accordi G2G degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato. Edge deterrà una partecipazione del 51% nella joint venture mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri con il 49%

delle quote.

«Siamo onorati di unire le forze con Edge Group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali» ha commentato Pierroberto Folgiero, ad e direttore generale di Fincantieri.

Si tratta di un accordo importante per la strategia del gruppo che punta forte sullo sviluppo militare (che pesa per il 25% sul fatturato del gruppo) e si apre così a nuove geografie: i Paesi dell'Est del mondo.

E si inserisce in un momento particolarmente favorevole per il settore dove si prevede un aumento del 10% del giro d'affari aggregato della spesa mondiale per la difesa. In vista delle elezioni Usa, e dopo lo scontro tra il candidato Donald Trump e la Nato, gli impegni di spesa militare cresceranno spinti fortemente dal riarmo globale.

La jv disporrà di una solida cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo, e potenzierà la capacità di Edge di progettare e costruire fregate e altre grandi navi, ampliando il suo raggio d'azione e segnando un progresso cruciale nella diversificazione del suo portafoglio di soluzioni marittime. «Questa intesa industriale riflette le volontà politiche dei due Paesi di consolidare e rafforzare i rapporti di collaborazione nel settore marittimo già avviati l'anno scorso con la visita del ministro della Difesa e della presidente Meloni», ha detto il sottosegretario alla Difesa, Matteo Peregò di Cremona, durante il suo intervento all'ufficializzazione dell'accordo.

«Una importante sinergia tra Italia e Emirati che traccia ulteriori traiettorie lungo le quali possono nascere significative collaborazioni strategiche e strutturate in tutti i domini della Difesa - continua - con l'obiettivo di sviluppare innovazione tecnologica indispensabile per contribuire alla sicurezza globale e per le sfide che oggi la comunità internazionale sta affrontando».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1972 - T.1675





SVILUPPO
Fincantieri,
a sinistra l'ad
Pierroberto
Folgiero,
può così
puntare
a nuove
opportunità a
est del pianeta

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1972 - T.1675

Fincantieri

Navi militari, joint venture con Edge Business complessivo da 30 miliardi

Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, e Fincantieri hanno firmato una intesa per la creazione di una joint venture per la produzione di navi militari e la creazione di un business con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1849 - T.1849



Affare da 30 miliardi con Fincantieri Gli Emirati siglano la pace con l'Italia

L'intesa con Edge rilancia i rapporti dopo il divieto di export di armi imposto da Di Maio

di **ALESSANDRO DA ROLD**

■ Una joint venture da 30 miliardi di euro firmata da Edge - uno dei più importanti gruppi mondiali di tecnologia avanzata e di difesa - e dall'italiana Fincantieri, rilancia i rapporti tra Emirati Arabi Uniti e Italia. Sono passati più di tre anni da quando l'ex ministro degli Esteri **Luigi Di Maio** vietò l'export di armi verso Arabia Saudita e Emirati Arabi Uniti. Una scelta, quella dell'ex esponente pentastellato ora rappresentante speciale Ue proprio nei Paesi del Golfo, che si rivelò disastrosa soprattutto nei rapporti con Abu Dhabi. E che anzi, fu letta come un'offesa all'onore emiratino, per di più al loro comparto di difesa. La risposta di **Mohammed bin Zayed**, capo di Stato degli Emirati, infatti non si fece attendere. E in quegli anni, oltre a tenere in carcere un imprenditore italiano (**Andrea Costantino**) ingiustamente, negò persino l'atterraggio di un aereo italiano che portava in Afghanistan alcuni giornalisti italiani per una cerimonia con l'ex ministro della Difesa **Lorenzo Guerini**. A questo si aggiunse persino lo sfratto della base aerea italiana di Al Minhad, avamposto fondamentale per i nostri contingenti militari impegnati nella zona. Non va poi dimenticato che, sempre all'epoca di **Di Maio** ministro, i

cantieri di La Spezia si videro sfilare le commesse per le Fremm in Qatar che passarono a Castellamare di Stabia.

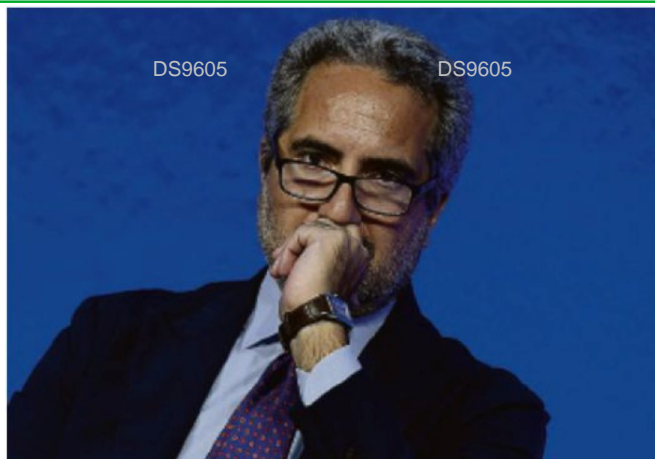
Certo, ci fu la promessa di una commessa indonesiana ma non arrivò mai. Oggi l'aria è finalmente cambiata. E il fatto che Edge abbia firmato con la nostra Fincantieri un term sheet per la creazione di una joint venture per cogliere le opportunità della cantieristica navale a livello globale, sancisce la fine delle ostilità tra Roma e Abu Dhabi. Fincantieri è una delle aziende più importanti nel mondo nel settore della cantieristica navale, vanta oltre 7.000 navi costruite, ma è soprattutto un fornitore strategico per diverse Marine militari e l'industria delle navi da crociera. «Siamo onorati ed entusiasti di unire le forze con Edge group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali», ha spiegato **Pierroberto Folgiere**, amministratore delegato e direttore generale del gruppo Fincantieri. Anche per **Hamad Al Marar**, amministratore delegato e direttore generale di Edge, «questa partnership in-

carna il nostro impegno verso l'innovazione, facendo leva sull'incomparabile expertise di Fincantieri per esplorare opportunità nel mercato globale». «Questa joint venture», continua, «rappresenta una testimonianza della nostra visione strategica di crescita attraverso la collaborazione, promettendo un futuro di avanzamenti tecnologici e soluzioni di difesa navale migliorate». Si prevede che l'accordo creerà un business legato alle navi militari con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro. Edge deterrà una partecipazione del 51% mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri. La joint venture, che avrà base ad Abu Dhabi, avrà diritti di prelazione per gli ordini esterni al perimetro della Nato, ma allo stesso tempo saranno sfruttati gli accordi G2g degli Emirati Arabi Uniti. La partnership disporrà di una cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo. Sarà anche istituita una design authority dedicata. Si tratta insomma di un accordo strategico che da un lato potenzia la capacità di Edge, dall'altro rafforza la posizione di Fincantieri e dell'Italia in un contesto dove negli anni passati avevamo avuto più di qualche problema diplomatico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - L.1601 - T.1748





MANAGER L'ad di Fincantieri Pierroberto Folgiero [Imagoeconomica]

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1601 - T.1748

BUSINESS DA 30 MILIARDI

**Fincantieri
sigla alleanza
negli Emirati
per le navi militari**

Boeris a pagina 13

ALLEANZA CON IL BIG EMIRATINO EDGE PER PRODURRE FREGATE MILITARI AD ABU DHABI

Fincantieri vara jv da 30 mld

La direzione gestionale sarà affidata al gruppo di Folgiero per vendere navi alle Marine di diversi Paesi nel mondo

DI ANDREA BOERIS

La produzione di una vasta gamma di navi militari e lo sviluppo di un business produttivo con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro. Con questi obiettivi Finmeccanica (-0,2% ieri a Piazza Affari) creerà una joint venture, basata ad Abu Dhabi, con il gruppo Edge, nato nel 2019 come holding che ha riunito 25 aziende emiratine del settore aerospazio e difesa. Un gruppo da oltre 10 mila dipendenti, specializzato in missilistica e veicoli militari di terra, ma anche in sistemi navali, cyberdifesa e ingegneria di precisione, che lo scorso anno ha fatturato più di 5 miliardi di dollari.

Edge deterrà una partecipazione del 51%, mentre a Fincantieri, pur avendo il 49%, sarà affidata la direzione gestionale della joint venture. Lo stabiliscono i termini del term sheet firmato ieri a Roma, a Palazzo Marina, da Hamad Al Marar, ceo e dg di Edge, e Pierroberto Folgiero, ceo e dg di Fincantieri. La joint venture prevede il diritto di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando l'attrattiva degli accordi G2G (government-to-government) degli Emirati Arabi Uniti, un particolare strumento molto diffuso e utilizzato nel settore della difesa che presenta vantaggi sia per lo Stato acquirente che per il venditore. La jv beneficerà anche dei pacchetti di finanziamento del cre-

dito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato.

La nuova realtà congiunta tra Fincantieri ed Edge si concentrerà sulla collaborazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo e l'accordo siglato punta a promuovere l'ambizione globale della joint venture e il suo impegno nello sviluppo di proprietà intellettuale congiunta e futuri design. L'obiettivo principale è però potenziare la capacità di Edge nella progettazione e costruzione di fregate e altre grandi navi, consentendo così al gruppo di ampliare la sua portata e diversificare il suo portafoglio di soluzioni marittime. La joint venture intende anche esplorare il settore underwater, attraverso un programma dedicato ai sottomarini di medie dimensioni.

«Non stiamo solo espandendo le diverse capacità di Edge nella navalmeccanica», ha spiegato il ceo Hamad Al Marar, «ma stiamo stabilendo un nuovo punto di riferimento per la collaborazione e lo scambio di conoscenze nell'industria marittima globale». La partnership, ha proseguito, «incarna il nostro impegno verso l'innovazione facendo leva sull'incomparabile expertise

di Fincantieri per esplorare opportunità nel mercato globale» e arrivare così a «soluzioni di difesa navale migliorate».

La joint venture si concentrerà su vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e assistenza tecnica, assumendosi la responsabilità di sviluppare la proprietà intellettuale condivisa e di mantenere i diritti esclusivi su tutti i futuri design e istituirà una design authority dedicata. L'obiettivo, ha sottolineato Folgiero, è quello di «creare una piattaforma industriale unica nel suo genere, in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali». (riproduzione riservata)



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1620 - T.1675



DS9605

DS9605



*Hamad Al Marar (Edge)
e Pierroberto Folgiero (Fincantieri) ieri a Roma*

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1620 - T.1675

Fincantieri, patto da 30 miliardi per nuove navi negli Emirati

FIUMANÒ / PAGINA 17



Il gruppo triestino annuncia una joint venture con Edge, gruppo con sede ad Abu Dhabi
Collaborazione industriale per creare una filiera produttiva dal valore di 30 miliardi di euro

Fincantieri, patto d'acciaio per nuove navi negli Emirati

La crisi del Mar Rosso impone la costruzione di mercantili più grandi transoceanici

Piercarlo Fiumanò / TRIESTE

Patto d'acciaio di Fincantieri negli Emirati Arabi. Il gruppo triestino annuncia una joint venture con il gruppo Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata nella Difesa, per creare una filiera produttiva da 30 miliardi attiva nella produzione di una vasta gamma di navi militari che avrà base ad Abu Dhabi. Edge deterrà una partecipazione del 51%, mentre al gruppo navalmecanico guidato da Pierroberto Folgiero sarà affidata la direzione gestionale. La joint venture avrà diritti di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando in particolare l'attrattiva degli accordi G2G Government-to-Government (accordi intergovernativi che regolano il mercato della difesa) degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici -come informa una nota- effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato.

Edge Group comprende 25 aziende di Abu Dhabi del settore dell'aerospazio e della difesa con ricavi 2023 per oltre 5 miliardi di dollari. Si tratta di un gruppo da oltre 10mila addetti, specializzato in settori che spaziano dalla missili-

stica, ai veicoli militari di terra, ai sistemi navali alla cyberdifesa, all'ingegneria di precisione per applicazioni industriali. Folgiero, accanto al numero uno di Edge, Hamad Al Marar, ha spiegato dopo la firma dell'accordo le ragioni della creazione di questa nuova piattaforma industriale che garantisce a Edge «un futuro di avanzamenti tecnologici e soluzioni di difesa navale migliorate». Il numero uno Hamad Al Marar ha sottolineato «l'incomparabile expertise tecnologico di Fincantieri sui mercati globali».

Sullo sfondo uno scenario geopolitico difficile le guerre in Ucraina e Medio Oriente stanno innescando un aumento esponenziale della spesa militare mondiale che nel 2022 aveva superato i 2mila miliardi di dollari con gli Usa a coprire il 39% del totale, seguiti da Cina, Inghilterra e Francia. Fra i colossi europei della difesa in prima fila, oltre all'italiana Leonardo, ci sono i francesi di Safran e Thales, gli inglesi di Bae System e la tedesca Rheinmetall. A complicare il quadro c'è la crisi del Mar Rosso che sta spingendo molti Paesi a dotarsi di navi più grandi in grado di avventurarsi su rotte transoceaniche, necessità avvertita anche dagli Emirati che anche per questo ha avviato la partnership con il gruppo triestino.

Fincantieri, che aveva già acquisito i primi contratti nell'area con il Qatar per la co-

struzione di quattro corvette, avrebbe battuto negli Emirati la concorrenza proprio dei francesi. «Questa intesa industriale consolida e rafforza i rapporti di collaborazione nel settore marittimo fra Italia e Emirati», ha detto il sottosegretario alla Difesa, Matteo Perego di Cremona presente alla firma per il governo.

Sulle spese per la difesa «credo che siamo di fronte a un nuovo ciclo geopolitico in cui i nostri partner storici, come la Marina militare Italiana e la Marina degli Stati Uniti, stiano accelerando i propri programmi di investimenti. C'è una grande richiesta di mezzi navali anche in Medio Oriente e nel Sud-Est asiatico, due aree particolarmente esposte al momento», ha detto di recente Folgiero collegato con gli studi di Bloomberg TV a Londra. Secondo un recente rapporto di Mediobanca sull'industria della Difesa Fincantieri rientra nel gruppo dei trenta principali gruppi mondiali del settore con ricavi individuali superiori a 1,5 miliardi di euro. Nel piano industriale del colosso na-



valmeccanico triestino si punta a crescere nelle navi militari grazie soprattutto alle commesse con la Marina Usa. Sullo mappa ora si aggiunge questa presenza negli Emirati.

La joint comporterà anche una cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le marine di diversi Paesi nel mondo, ma anche lo sviluppo dell'ambito underwater con un programma di sottomarini di medie dimensioni.

E qui si può ricordare che Fincantieri punta a valorizzare il business dei sommergibili, una tradizione per il gruppo triestino che ha firmato con un big della difesa come Leonardo accordi per sviluppare sistemi di protezione delle infrastrutture critiche sottomarine, inclusi i droni subacquei.

L'obiettivo dell'intesa con Abu Dhabi, ha spiegato ancora Folgiero, è di creare «una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Una fregata della classe Fremm costruita da Fincantieri



Hamad Al Marar di Hedge con Pierroberto Folgiero di Fincantieri



Lo stand del Gruppo Edge al World Defense Show 2024 di Riad

Per Andrea Margelletti, presidente del Cesi, all'accordo di Fincantieri ha contribuito anche l'opera diplomatica del ministero della Difesa

«Un successo per l'Italia in un'area dove è forte l'influenza anglo-francese»

L'INTERVISTA

Luca Piana

L'accordo di Fincantieri negli Emirati Arabi Uniti annunciato ieri viene definito «un grande successo del sistema Italia» da Andrea Margelletti, fondatore e presidente del Cesi-Centro studi internazionali, un think tank indipendente specializzato nei temi della sicurezza e della difesa.

Partiamo dalla crisi del Mar Rosso. Nei Paesi del Golfo è in atto una corsa a rafforzare le dotazioni militari e in particolare le navi?

«Viviamo in un mondo che sta attraversando difficoltà oggettive e quell'area è in una situazione di grande fragilità. Avere una marina militare in grado di difendere le coste e i transiti delle navi è diventata una necessità».

Un accordo di questa portata con gli Emirati come va letto dal punto di vista delle alleanze internazionali?

«Non c'è dubbio che sia un grande successo del sistema Italia, ascrivibile a tre diversi fattori. Prima di tutto c'è l'aspetto tecnico-industriale: Fincantieri nella cantieristica ha capacità riconosciute a livello internazionale, come mostra il fatto che la Us Navy le ha affidato la realizzazione delle fregate del programma Constellation». **Egli altri due fattori?**

«La credibilità che si è guadagnata la presidente del Consiglio e l'opera di diplomazia intrapresa dal ministero della Difesa con il ministro Guido Crosetto. In un sistema globale che va in crisi dal punto di vista della sicurezza, l'opera diplomatica intrapresa dai ministeri della Difesa può arrivare a far convergere interessi che prima erano contrapposti, anche più di quanto riesca a fare la diplomazia tradizionale».

Fincantieri sta già costruendo diverse unità per il Qatar.

«C'è un aspetto di questi successi sul quale finora si è ragionato poco. Quella parte del mondo, per le navi delle dimensioni di quelle di Fincantieri, è sempre stata considerata d'influenza anglo-francese. Averli superati significa poter contare su grandi capacità progettuali, cantieristiche, tecnologiche».

Dopo quello annunciato ieri, dobbiamo aspettarci altri accordi?

«Il governo italiano ci sta lavorando, con grande riservatezza. Considerando che sull'Italia sono puntati gli occhi di Paesi nostri concorrenti sul piano industriale, anche se alleati politicamente, meno se ne parla meglio è».

La joint venture avrà la preliezione sugli ordini dai Paesi non Nato. A quali aree dobbiamo pensare?

«Penso in primo luogo al mercato asiatico. Negli ulti-

mi anni, poi, l'Italia con il presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha effettuato importanti missioni nell'Africa sub-sahariana, anche con l'obiettivo di diversificare le proprie fonti di energia».

Ci fa un esempio in particolare?

«Un esempio potrebbe essere il Mozambico, Paese dove l'Italia negli anni Novanta ha contribuito in maniera determinante anche grazie alla Comunità di Sant'Egidio alla fine della guerra civile e dove di recente il presidente Mattarella è stato in visita in un quadro di ampliamento e differenziazione delle linee di approvvigionamento energetico a seguito del conflitto russo-ucraino».

Un tempo si diceva che la diplomazia italiana la facesse l'Eni.

«Anche se non è mai stato vero, perché la diplomazia la fanno i governi, certamente l'Eni ha sempre riscosso grandi successi. Ecco, se c'è una differenza nell'accordo di ieri, è proprio nel gioco di squadra che lo ha reso possibile». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Andrea Margelletti

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



La cantieristica

DS9605

DS9605

Fincantieri, alleanza con Edge negli Emirati

Joint venture per la produzione di navi militari e una filiera produttiva del valore di 30 miliardi di euro

Fincantieri si allea con Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, creando una joint venture che ha tra i principali scopi la produzione di una vasta gamma di navi militari e una filiera produttiva con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro.

Il "term sheet" firmato prevede che Edge detenga una partecipazione del 51% mentre la direzione gestionale sarà di Fin-

cantieri. Avrà base ad Abu Dhabi e diritti di prelazione per ordini non Nato, «sfruttando l'attrattiva degli accordi G2G degli Emirati e di finanziamenti del credito all'esportazione». La joint venture si concentrerà sulla vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, assumendosi la responsabilità di sviluppare la proprietà intellettuale condivisa e di mantenere i diritti esclusivi su tutti i futuri design. Inoltre, la joint venture istituirà una design authority dedicata, aprendo nuove opportunità per emiratini altamente qualificati, e attirando competenze internazionali a supporto di questa iniziativa innovativa e strategica. «Siamo onorati ed entusiasti - dice Pierroberto

Folgiero, ceo e dg Fincantieri - di unire le forze con Edge Group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali». Presenti alla cerimonia di firma, con Hamad Al Marar, ceo e dg di Edge e Folgiero, a Palazzo Marina, a Roma, erano presenti fra gli altri Matteo Peregò di Cremona, sottosegretario alla Difesa, l'ammiraglio Enrico Credendino, Capo di Stato Maggiore della Marina Militare e per Fincantieri il presidente Claudio Graziano il dg Navi Militari Dario Deste.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La firma a Roma della joint venture fra Hamad Al Marar, ceo e dg di Edge e l'ad e dg di Fincantieri Pierroberto Folgiero

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



EMIRATI ARABI UNITI

Simone Gallotti / PAGINA 17 DS9605

Fincantieri-Edge patto da 30 miliardi per le navi militari

Raggiunto un accordo del valore di 30 miliardi tra Fincantieri e Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa. Nasce una joint venture per la produzione di una vasta gamma di navi militari, che avrà una nuova base negli Emirati Arabi Uniti.

Fincantieri, prua sugli Emirati Patto da 30 miliardi per le navi militari

Joint venture per il colosso italiano che si allea con Edge per costruire unità da guerra
Nell'accordo anche la creazione di una filiera produttiva nell'area. Folgiero: «Opportunità notevoli»

Edge è un gruppo di tecnologia avanzata e difesa degli Eau che comprende 25 società

Focus sull'underwater con un programma di sommergibili di medie dimensioni

Simone Gallotti / GENOVA

Fincantieri e Edge, uno dei principali gruppi mondiali di tecnologia avanzata e difesa, hanno firmato un accordo per la creazione di una joint venture che vale 30 miliardi di euro.

Lo scopo del patto firmato dal colosso della navalmeccanica è cogliere le opportunità della cantieristica navale con un orizzonte globale, ma il focus è sulla produzione di una vasta gamma di navi militari e della filiera produttiva che avrà base negli Emirati Arabi Uniti. Nella nuova joint venture, Edge avrà una partecipazione del 51% mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri.

La base della società sarà quindi ad Abu Dhabi e avrà diritti di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando in particolare l'attrattiva de-

gli accordi degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato.

A Palazzo Marina a Roma è stato formalizzato l'accordo con le firme di Hamad Al Marar, ceo e direttore generale di Edge Group e Pierroberto Folgiero, ceo e direttore generale di Fincantieri.

«La joint venture disporrà di una solida cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo, in linea con la sua ambizione globale e l'impegno nello sviluppo di proprietà intellettuale congiunta e futuri design» spiega Fincantieri.

Questo accordo strategico potenzia la capacità di Edge di progettare e costruire fregate e altre grandi navi, ampliando il suo raggio d'azione e segnando un progresso cruciale nella diversificazione del suo portafoglio di soluzioni marittime. Ma ambisce anche a sviluppare l'ambito underwater - così caro a Fincantieri - con un programma di sottomarini di medie dimensioni.

«Attraverso questa trasformativa joint venture con Fin-

cantieri non stiamo solo espandendo le diverse capacità di Edge nella navalmeccanica, ma stiamo stabilendo un nuovo punto di riferimento per la collaborazione e lo scambio di conoscenze nell'industria marittima globale - spiega Hamad Al Marar - Questa partnership incarna il nostro impegno verso l'innovazione, facendo leva sull'incomparabile expertise di Fincantieri per esplorare opportunità nel mercato globale. Questa joint venture rappresenta una testimonianza della nostra visione strategica di crescita attraverso la collaborazione, promettendo un futuro di avanzamenti tecnologici e soluzioni di difesa navale migliorate». La joint venture si concentrerà sulla vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, assumendosi la responsabilità di sviluppare la proprietà intellettuale condivisa e di man-



tenere i diritti esclusivi su tutti i futuri design.

Inoltre sarà istituita una nuova design authority dedicata, aprendo nuove opportunità per opportunità di lavoro altamente specializzate che attireranno competenze internazionali. «Siamo onorati ed entusiasti di unire le forze con Edge group con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono dagli Emirati ai mercati internazionali».

«Questa collaborazione spiega l'azienda italiana - rappresenta un passo fondamentale nel ridefinire la caratteristica navale militare globale».—

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DS9605

7,5 MILIARDI DI DOLLARI

DS9605

L'Australia vara il maxi-programma

Il piano australiano per espandere la flotta militare ha preso avvio. Il governo ha stanziato 7,5 miliardi di dollari per portare le unità da guerra da 11 a 26 ed è la più grande operazione di costruzione navale del Paese dalla seconda guerra mondiale. Anche su quel mercato Fincantieri potrebbe competere con le sue unità. Già in passato, circa 6 anni fa, il colosso aveva partecipato alla competizione, ma alla fine la scelta era caduta sugli inglesi di Bae.



Corsa alla difesa
Fincantieri è in prima
linea nella fornitura
di navi militari nel Golfo



Pieroberto Folgiero
Il numero uno di Fincantieri punta ancora sulla difesa: l'accordo con Edge vale potenzialmente più di 30 miliardi di euro



Hamad Al Marar
Il ceo di Edge Group, guida il colosso della difesa degli Emirati: a Roma ha siglato il patto con Fincantieri

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1849 - T.1849

Cantieristica

Navi militari, via all'accordo
tra Fincantieri e Abu Dhabi —p.30

Fincantieri, accordo con Abu Dhabi: via a piattaforma sulle navi militari

Cantieristica

Joint venture con Edge
per pipeline commerciale
da 30 miliardi di euro

L'ad Folgiero: «Coglieremo
le opportunità dagli Emirati
al mercato mondiale»

Matteo Meneghello

Fincantieri rafforza il legame con Abu Dhabi, creando una piattaforma industriale con un business - in termini di pipeline commerciale - di circa 30 miliardi di euro, in grado di presidiare il settore della navalmeccanica a livello mondiale. Il Gruppo italiano ha raggiunto un accordo con il Gruppo Edge - player che riunisce 25 aziende degli Emirati Arabi nel settore dell'aerospazio e della difesa per un giro d'affari di 5 miliardi di dollari - per creare una joint venture in grado di cogliere le opportunità globali della cantieristica navale, con un focus sulla produzione di una vasta gamma di navi militari (e spazio anche per un programma per sottomarini di medie dimensioni) e una filiera produttiva con base negli Emirati Arabi Uniti. In base al term sheet firmato ieri a Roma tra le parti, Edge deterrà una partecipazione del 51% nella jv mentre la direzione gestionale sarà affidata a Fincantieri. La jv, basata ad Abu Dhabi, sarà, secondo la definizione dei vertici emiratini, «trasformativa»; avrà - secondo quanto dettaglia Fincantieri - diritti di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando in particolare l'attrattiva degli accordi G2G degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di

finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato.

La jv - spiega Fincantieri - disporrà di una solida cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le Marine di diversi Paesi nel mondo, in linea con la sua ambizione globale e l'impegno nello sviluppo di proprietà intellettuale congiunta e futuri design. Questo accordo strategico potenzia, in particolare, la capacità di Edge di progettare e costruire fregate e altre grandi navi, ampliando il suo raggio d'azione e segnando un progresso cruciale nella diversificazione del suo portafoglio di soluzioni marittime. L'intesa ambisce inoltre a sviluppare l'ambito underwater con un programma di sottomarini di medie dimensioni. Con questa operazione «non stiamo solo espandendo le diverse capacità di Edge nella navalmeccanica - spiega Hamad Al Marar, ceo e dg di Edge -, ma stiamo stabilendo un nuovo punto di riferimento per la collaborazione e lo scambio di conoscenze nell'industria marittima globale. Questa partnership incarna il nostro impegno verso l'innovazione, facendo leva sull'expertise di Fincantieri per esplorare opportunità nel mercato globale».

Nel dettaglio, la jv si concentrerà sulla vendita, operazioni commerciali e ingegneria per il design e l'assistenza tecnica, assumendosi la responsabilità di sviluppare la proprietà intellettuale condivisa e di mantenere i diritti esclusivi su tutti i futuri design. Inoltre, la jv istituirà una design authority dedicata, aprendo nuove opportunità per emiratini altamente qualificati, e attirando competenze internazionali a supporto di questa iniziativa innovativa e strategica.

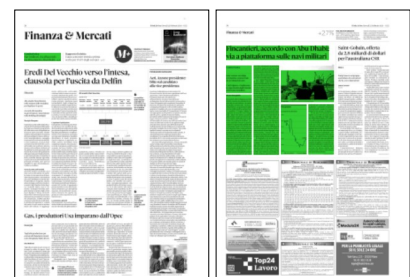
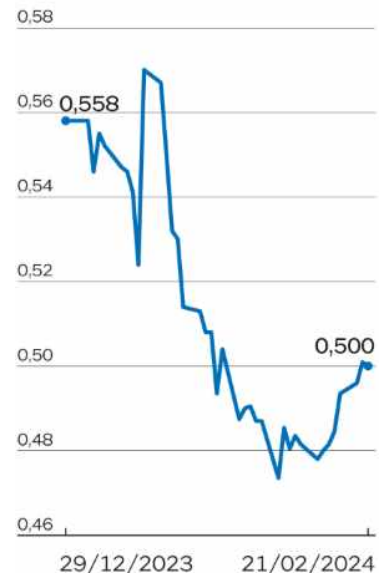
Già un anno fa Fincantieri aveva

siglato un accordo di cooperazione con una controllata di Edge Group, Abu Dhabi Ship Building, per collaborare nella progettazione e costruzione di navi militari e commerciali ma anche per creare opportunità nelle soluzioni tecnologiche ad alto valore aggiunto sia sul mercato degli Emirati Arabi sia a livello internazionale. «Siamo onorati ed entusiasti - conclude il ceo di Fincantieri, Pierroberto Folgiero - di unire le forze con Edge con l'obiettivo di creare una piattaforma industriale unica nel suo genere, in grado di cogliere con massimo spirito imprenditoriale e competenze distintive le notevoli opportunità di mercato che hanno origine negli Emirati Arabi Uniti e si estendono ai mercati internazionali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Fincantieri

L'andamento del titolo





Fincantieri. Via alla joint venture con il gruppo Edge

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44261 - L.1620 - T.1675

NAVI MILITARI

DS9605 DS9605 **Fincantieri si allea con l'emiratina Edge Il business di Abu Dhabi vale 30 miliardi**

Fincantieri ha siglato un'alleanza con Edge, gruppo emiratino che si occupa di tecnologia avanzata e difesa. Le due aziende hanno firmato un term sheet per la creazione di una joint venture focalizzata sulla produzione di una vasta gamma di navi militari e per un business con base negli Emirati Arabi Uniti dal valore stimato di 30 miliardi di euro. Edge avrà la maggioranza della JV (51%) mentre a Fincantieri è affidata la direzione gestionale. La joint venture, basata ad Abu Dhabi, avrà diritti di prelazione per gli ordini non Nato, sfruttando in particolare l'attrattiva degli accordi G2G degli Emirati Arabi Uniti e dei pacchetti di finanziamento del credito all'esportazione, insieme a una serie di ordini strategici effettuati da alcuni selezionati Paesi membri della Nato. La joint venture conterà sulla cooperazione nella commercializzazione dei suoi prodotti con le marine di diversi Paesi nel mondo. —

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44261 - L.1620 - T.1675



Il protocollo d'intesa

DS9605

DS9605

Porto, la gestione del servizio idrico affidata alla Abc

Domani alle 12.30, presso la Sala del Comitato dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (piazzale Molo Carlo Pisacane), i vertici di Acqua Bene Comune, Ente Idrico Campano ed Autorità portuale sottoscriveranno un 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. Previsti gli interventi di Andrea Annunziata, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale; Alessandra Sardu, presidente di Abc; Luca Mascolo, presidente di Eic.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il porto di Napoli

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1997 - T.1997



Massa Carrara

Autorità portuale difende il progetto di dragaggio e il ripascimento a Partaccia

Scolaro a pagina 5



«Ripascimento, nessun dubbio» L'Autorità Portuale difende il piano

L'ente ribatte alle contestazioni della Regione Toscana sugli interventi alla Partaccia legati al dragaggio «Nessuna oggettiva interferenza con proposte progettuali simili e tantomeno con piani o programmi»

LA RASSICURAZIONE

Possibile ripristino della morfologia dei fondali davanti alle attuali scogliere sommerse

LA RICHIESTA

Una variante alla norma nazionale per massimizzare i sedimenti da poter utilizzare

MASSA CARRARA

L'Autorità Portuale tira dritta su dragaggio e ripascimento sottoflutto nella zona della Partaccia. Di fatto nelle integrazioni consegnate alla Regione Toscana respinge, punto su punto, criticità e contestazioni sollevate da Firenze e dagli enti competenti sul progetto, con in prima fila Arpat. Fra i dubbi sollevati c'erano la reale efficacia dell'operazione, impatti o interferenze che potrebbero crearsi con altri interventi, come le opere di difesa costiera tra il fiume Frigido e il fosso Lavello i rapporti con progetti anch'essi in fase di valutazione, e in particolare il Masterplan del Comune dal Frigido al Lavello o il nuovo Piano regolatore portuale sottoposto a Vas ministeriale.

Le integrazioni dell'Autorità Portuale sono tese ad annullare tutti i dubbi, primo fra tutti quello dell'eventuale interferenza con altri interventi. «In considerazione del fatto che il progetto riguarda un intervento manutentivo dei fondali portuali più che circoscritto ad un ambito litoraneo molto prossimo al porto con tempi di attuazione limitati a qualche mese - spiega l'Authority -, non si ravvisano oggettive condizioni di interfe-

renza o sovrapposizioni con proposte progettuali simili e tantomeno con piani o programmi, tra cui la proposta di Piano Regolatore Portuale che possano comportare effetti cumulativi (negativi) per gli aspetti ambientali».

Assicura che l'intervento di ripascimento in soffolta vicino alla costa «fornirà un contributo positivo sul bilancio solido litoraneo ripristinando in qualche misura la morfologia dei fondali prospicienti le attuali scogliere longitudinali sommerse». Per il Masterplan del Comune di Massa nella stessa area invece non ravvisa «oggettive condizioni di incompatibilità con l'intervento di ripascimento sommerso combinato al dragaggio manutentivo dei fondali portuali».

Non dovrebbero invece sovrapporsi i tempi di realizzazione sul nuovo Piano regolatore portuale «proprio per l'attuale incertezza nel tempo della approvazione e, di conseguenza, della indefinibilità degli interventi strutturali pianificati». Sui sedimenti, poi, l'Autorità Portuale respinge l'idea di utilizzare una valutazione sulla base dei soli livelli di qualità definiti a livello nazionale. Altrimenti, sostiene, «la quasi totalità dei sedimenti

dragati verrebbe destinata all'immersione deliberata in mare in un'area marina oltre le 3 miglia nautiche (circa 257.000 metri cubi) e solo una minima parte risulterebbe idonea per il ripascimento della spiaggia sommersa (circa 40.000 metri cubi)». Il che, scrive l'Autorità Portuale, «comporterebbe di fatto l'intera riprogettazione ex-novo dell'intervento con conseguente incremento di tempo e di costi di progettazione da sostenere in aggiunta al rischio concreto di non poter conseguire in tempo utile le autorizzazioni di legge per poter effettuare l'intervento di cui trattasi nell'autunno 2024 - inverno 2025, come previsto dalla programmazione dell'Ente». E la richiesta finale è «di valutare la concreta possibilità di adottare una variante rispetto alla norma nazionale, come peraltro indicato nel contributo tecnico del Settore Mare di ARPAT, al fine di massimizzare il quantitativo di sedimenti dragati da utilizzare per il ripascimento della spiaggia sommersa».

Francesco Scolaro

© RIPRODUZIONE RISERVATA



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



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

L'operazione Savona, ok alla demolizione del Lady Moon

Con la chiusura della Conferenza dei Servizi, i lavori di demolizione della fatiscente struttura del Lady Moon, sul litorale savonese, prenderanno avvio da giovedì 28 con le prime attività di cantiere. L'intervento è un primo tassello del mosaico del Masterplan di Savona, presentato alla cittadinanza nel novembre dello scorso anno, che andrà a ridisegnare una vasta area del fronte mare savonese, dalla Torretta alla Passeggiata degli Artisti di Albissola Marina. Il Masterplan si inserisce nell'ambito delle attività connesse alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale con riferimento alle aree di co-pianificazione già individuate in accordo con i comuni che afferiscono ai bacini portuali di Savona e Vado ligure nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. I lavori sono stati affidati all'impresa Edil Due nell'ambito dell'accordo quadro per la manutenzione dei fabbricati sul territorio di Genova e Savona.

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



UNO SPAZIO DA CINQUEMILA METRI QUADRATI

Calata Paita: cercano baristi, chef e camerieri

Tra un mese l'apertura delle cassette colorate che ospiteranno ristoranti, bar e infopoint. È tutto pronto manca solo parte del personale

LA SPEZIA

Manca circa un mese all'apertura dei bar e dei ristoranti di Calata Paita. E i gestori delle cassette colorate cercano personale. Baristi, camerieri, chef ma non solo. Le possibilità lavorative sono ampie. Il consorzio concessionario dei 5 mila metri quadri affacciati sul mare ha diffuso un annuncio, rivolto in particolare a giovani che intendono lavorare nel settore del turismo e dei servizi.

L'idea è quella di arrivare all'inaugurazione in occasione della Fiera di San Giuseppe, tra un mese. Aperture soft in un primo momento accompagneranno lo spazio verso la stagione turistica, quando ogni giorno saranno programmati eventi e manifestazioni, oltre a essere garantito il servizio di ristorazione e turistico. «Ci siamo - recita l'annuncio - . L'area di Calata Paita è quasi pronta a partire. Vuoi far parte del nostro team? Sei giovane? Intraprendente? Dinamico? Cerchi lavoro? Assumiamo personale con diverse mansioni nel settore dei servizi e turistico. Mandaci il tuo curriculum all'indirizzo consorziocalata@gmail.com».

La concessione della prima porzione di Calata Paita è stata assegnata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale alla Cat Concommerce, che si è costituita in consorzio, e che è rappresentata dagli imprendito-

ri spezzini Laura Porcile, Martina Riolino, Simone Vezzoni e Umberto Bonanni. Il consorzio ha poi individuato i gestori delle singole cassette.

Si tratta per la maggior parte di imprenditori spezzini, già nel settore da anni. E che hanno visto nello spazio affacciato sul Golfo dei Poeti una opportunità di investimento interessante. La durata dell'attuale concessione è fissata in 8 anni, con un canone annuale di 44.100 euro. Ma l'obiettivo è quello di vedere uno sviluppo nel futuro waterfront della Spezia, che sorgerà sulla restante parte di Calata Paita una volta che verrà liberata dai container del terminal Isct. Qui, tra quattro anni, troverà spazio anche la nuova stazione crocieristica. Nel frattempo proseguono gli ultimi allestimenti per l'inaugurazione della prima porzione della Calata, che avrà un nome nuovo e punta a diventare un luogo amato dai turisti e dagli spezzini. Dove troveranno proposte di cucina tipica ma anche etnica, friggitoria, gelateria, pizza e farinata e molto altro. I nomi delle proposte saranno rese note a breve, con una presentazione ufficiale cui prenderà parte anche l'Authority.

Le proposte gastronomiche saranno organizzate come un grande ristorante sul mare, con chiosco per le ordinazioni, che potranno essere fatte anche attraverso un totem o qr code. E sul mare, oltre a un solarium con amache e chaise longue, ci saranno anche un palco attrezzato e spazi per fare sport all'aria aperta. —

L.IV.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

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



L'ATTACCO DEL SEGRETARIO PROVINCIALE DI ULTRASPORTI

Porto, caso ampliamento delle banchine «Lsct ora acceleri sul bando di gara»

Il sindacalista Furletti chiede anche interventi in tema di sicurezza: «Serve una svolta nella manutenzione dei mezzi»



Il terminal gestito da Lsct nello scalo marittimo spezzino

MATELLI

«Enel, l'impressione è che si stia perdendo tempo prezioso sul futuro dell'area»

Laura Ivani / LA SPEZIA

Sono passati due mesi dalla firma dell'atto di sottomissione: è arrivato il momento di «trasformare le parole in fatti». Marco Furletti, segretario generale provinciale di Ultrasporti, suona la sveglia sull'avvio della gara che dovrà bandire La Spezia Container Terminal per l'ampliamento delle banchine portuali. Ma chiede anche che l'azienda acceleri «sugli interventi che riguardano le manutenzioni dei mezzi». Il porto non può permettersi incertezze e ritardi. In un momento in cui il contesto internazionale influisce negativamente sui volumi dei traffici, a maggior ragione l'efficienza deve essere garantita. Lo sottolinea Furletti che rimarca come «la produttività del porto, che è

sempre stata di alto livello, attualmente è bassa. Aspettiamo azioni e risposte concrete».

Il segretario Uil riconosce che la comunità portuale spezzina abbia «ritrovato coesione, dopo l'arrivo del nuovo amministratore delegato Contship Matthieu Gasselin. È stato in grado di ricucire rapporti che si erano sfaldati nel periodo precedente, inoltre sono state recuperate anche quote di traffico. Le previsioni per il 2024 indicano un ritorno ai livelli del 2022» superando il 2023, l'anno nero per il porto spezzino. Però, aggiunge Furletti, «è l'ora di passare dalle parole ai fatti. Il 14 dicembre scorso è stato firmato l'atto di sottomissione per quel che riguarda la gara per il nuovo terminal Ravano. Purtroppo l'iter è stato interrotto da un evento luttuoso. Ora però quello che ci si aspetta è che la gara sia bandita, come era previsto negli accordi». L'attuazione dei lavori di

ampliamento renderanno disponibile Calata Paita, dove entro il 2026 sorgerà il molo crociera ed entro il 2028 la nuova stazione crocieristica. Un gioco a incastro, dove ogni tassello è fondamentale perché lo sviluppo del porto passeggeri e del porto commerciale procedano di pari passo. Non solo. C'è la necessità che «Lsct attui la manutenzione dei mezzi, dando corso agli affidamenti. Al momento permangono tutte le criticità che erano state avanzate dai sindacati: la fase di studio deve avere termine, per attuare misure che riguardano - sottolinea Furletti - sia la sicurezza dei lavoratori sia la produttività del terminal. Evidentemente questi ritardi derivano da situazioni che sono da approfondire, ma il tempo sta per scadere. Chiediamo anche il rispetto delle previsioni occupazionali del piano industriale: quei numeri sono in funzione degli investimenti e della durata della



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

concessione». Il rischio concreto, in un momento di rallentamento dei traffici, è che il porto spezzino ne esca ulteriormente «penalizzato. Se perdiamo tempo rischiamo di non presentarci sul mercato con le condizioni necessarie per attrarre clienti».

La questione legata alla concessione ex articolo 16 per Asterix è stata risolta «dal punto di vista occupazionale, dando continuazione all'attività di un soggetto storico del porto. Ma a mio giudizio - commenta il segretario Uil - era da evitare di arrivare a quel punto. A nostro giudizio non c'erano i presupposti per la revoca che era stata paventata. Ma questa situazione ha senza dubbio creato tensioni e preoccupazioni, che rischiano di avere ripercussioni sulla tenuta del sistema». Il porto, in questo momento e guardando al futuro, ha bisogno di spazi. E la proposta del segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale sull'utilizzo delle aree Enel per portualità, cantieristica e logistica, viene condivisa da Furletti. Alla luce dell'implementazione delle banchine sia di Lsct sia di Tarros. «Manca una regia istituzionale, si procede in ordine sparso senza che nulla si conosca dell'accordo tra Enel e il Comune. L'impressione è che stiamo perdendo tempo prezioso, parlando se sia il caso di abbattere o no la ciminiera. Immagino che un grosso ostacolo sarà il costo delle bonifiche. Da 9 mesi abbiamo chie-

sto un confronto con la Regione sul tema. Regione Liguria prenda in mano la situazione, istituisca una regia per stimolare proposte e rendere appetibile l'area».

I 72 ettari della ex centrale a carbone restano proprietà di Enel. Ma con una sinergia di intenti potrebbero diventare luogo in cui far decollare opportunità per il distretto della nautica da diporto, ma anche per il settore legato ai traffici dello scalo. Per Furletti un tavolo, guidato a livello regionale, che metta insieme portatori di interesse, associazioni di categoria, sindacati, istituzioni, sarebbe un impulso che partirebbe dal territorio anche per attingere a fondi pubblici per la bonifica. Preoccupa, infine, che non ci sia alcuna prospettiva sulla produzione energetica se non per quel che riguarda il campo fotovoltaico e le batterie di accumulo. Senza grandi prospettive occupazionali. «Occorre coniugare il tema della compatibilità con gli interessi locali». Guardando infine al nodo occupazione, domani verrà presentato il piano industriale di Maris a Genova. «C'è molta preoccupazione tra i lavoratori, vedremo quali saranno le soluzioni che verranno messe in campo per regolarizzare alcune posizioni. Dal nostro punto di vista - conclude Furletti - occorre un nuovo approccio della cooperativa dal punto di vista gestionale e organizzativo, senza che siano i lavoratori a pagarne il prezzo». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Ancora fumi neri dalle navi in città «L'ordinanza va fatta rispettare»

La protesta dell'associazione Porto Pulito: «Capitaneria e Comune vigilino»

Livorno Ancora fumi neri nel cielo del porto provenienti da alcuni traghetti in arrivo e in partenza. E l'associazione Porto Pulito torna a chiedere l'intervento della capitaneria di porto contestando l'inosservanza delle ultime disposizioni che prevedono il cambio di carburante non solo in porto ma anche all'ingresso in rada.

«Le foto che alleghiamo raffigurano le nuvole nerissime uscite da due navi, a lungo, in palese inosservanza delle disposizioni preannunciate da oltre 10 giorni ed entrate in vigore dopo la mezzanotte di lunedì sera – sostiene Luca Ribechini, presidente dell'Associazione Livorno Porto Pulito Aps –. L'ordinanza prescrive non solo il cambio del carburante ad altissimo tenore di zolfo (500 volte quello consentito alle auto) all'ingresso in rada, ma anche misure e controlli molto analitici sugli impianti di motorizzazione, che il personale di bordo dovrebbe assicurare per evitare la fuoriuscita del fumo nerissimo. Che, è bene ricordarlo, è fatto di particolato e black carbon, materiale cancerogeno secondo la valutazione unanime della comunità scientifica internazionale».

«Come Associazione abbiamo subito inviato una

prima Pec alla Capitaneria segnalando la prima grave situazione, documentata con foto e video, inviando le comunicazioni anche al sindaco, come massima autorità sanitaria locale, alle due assessorie competenti (all'Ambiente e al Porto), all'Autorità Portuale, all'Asl e all'Arpat».

«L'ordinanza della Capitaneria, come dichiarato dal Contrammiraglio Angora, deriva dalle molte segnalazioni di molti cittadini che in questi mesi hanno subito disagi fisici e limitazioni alla normale vita domestica», aggiunge Ribechini.

«Anche la giunta – ricorda a nome dell'associazione Porto Pulito – ha richiesto questo atto, seppure a distanza di 6 anni da quando Cepparello lo aveva inizialmente auspicato. Prima, cioè, di essere nominata assessora e di andare a ricoprire il ruolo istituzionale più adatto a sollecitarne effettivamente l'emanazione. Adesso che finalmente l'ordinanza è vigente (pur con tutti i suoi vari limiti) è necessario che se ne esiga il pieno rispetto. Se così non fosse si tratterebbe di una iniziativa finalizzata soltanto a generare facile consenso, giocando sulla salute dei cittadini e degli elettori».



Le due foto scattate in questi giorni ai fumaioli di due traghetti in porto e inviate alla capitaneria e al Comune



Luca Ribechini
presidente
associazione
Porto Pulito

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



Il mare e la nautica protagonisti Le vetrine Seatec e Compotec alzano il sipario a Carrarafiere

Il 14 e 15 marzo nei padiglioni della Imm il salone dedicato alla cantieristica navale e da diporto. In programma incontri fra imprenditori e buyers su quanto di nuovo offre la tecnologia

VELA E DINTORNI

Un'apposita sezione dedicata con i campioni dello sport

CARRARA

Il 14 e il 15 marzo prossimi a Carrarafiere sarà aperta la vetrina di Seatec e Compotec. Si tratta della 21esima edizione di Seatec, l'unica rassegna in Italia dedicata alle aziende che si rivolgono alla fornitura della cantieristica navale e da diporto e la 15esima edizione di Compotec marine, dedicata ai materiali compositi e alle tecnologie correlate nel settore nautico. L'evento fa parte della Tuscany Yachting Week in coordinamento con Yare, organizzato da Navigo di Viareggio. Il doppio salone conferma la sua vocazione di evento B2B con format espositivo rivolto alla filiera della subfornitura nautica, ai materiali costruttivi e alle tecnologie relative, arricchito dai consolidati incontri one-to-one tra gli espositori e la delegazione di buyer internazionali patrocinata da Ice Agenzia, indirizzata a paesi europei come Croazia, Danimarca, Estonia, Finlandia, Francia, Germania, Gran Bretagna, Grecia, Lettonia, Lituania, Malta, Norvegia, Paesi Bassi, Polonia, Russia, Slovenia, Spagna, Svezia, Turchia, Ucraina Ungheria e paesi extra UE come Argentina, Brasile, Canada, Cina, Egitto, Emirati Arabi, Iran, Marocco, Sudafrica, Taiwan, Tunisia, Usa, Vietnam. Confermato anche il concorso

Myda, Millennium Yacht Design Award, giunto alla sua 20esima edizione, rivolto a progettisti esordienti e professionisti che si confronteranno nelle tematiche "Nuovi Progetti" e "La Barca a misura d'uomo" e i cui vincitori vedranno esposti i propri progetti nella mostra appositamente allestita.

Temi comuni sono innovazione e sostenibilità, in particolare con l'area dedicata alle startup, a Yare legato al refit e a Seatec, in parallelo nel pomeriggio di venerdì 15.

Coinvolta anche Arti Toscana nel Career day, punto di partenza per approfondire l'incontro tra domanda e offerta di lavoro nel settore nautico e in cui saranno coinvolti i cantieri, previsto per il 14 marzo. Presente a Seatec anche Assonat, Associazione nazionale approdi e porti turistici, che si occupa delle imprese della costruzione o della gestione delle strutture portuali turistiche, approdi, punti di ormeggio, campi boa, rimessaggi, porti a secco e di attività turistico-nautiche.

In collaborazione con Saily.it sarà a Seatec un'area dedicata alla vela, oceanica, olimpica e alla Coppa America, con i protagonisti della vela. Giovedì 14 verrà replicato il Networking gala dinner, che tanto successo ha riscosso lo scorso anno, speciale evento che consente ai partecipanti delle manifestazioni di socializzare in una location prestigiosa con il contributo di un'alta qualità di cibo e di intrattenimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



International Boat Show

**Vetrina a Dubai
per tre yacht
di 'Sanlorenzo'**



MASSA

Sanlorenzo torna protagonista dal 28 febbraio al 3 marzo all'International Boat Show di Dubai, uno dei più grandi eventi di nautica e lifestyle del Medio Oriente. Una vetrina d'eccezione e un'occasione preziosa per discutere di innovazione, sostenibilità e futuro dei mari. Le banchine del Dubai Harbour, vedranno ormeggiati tre modelli simbolo della visione creativa e innovatrice della maison italiana, capace di fondere lusso, design e comfort contemporanei con tecnologia d'avanguardia e attenzione alla sostenibilità, per offrire soluzioni sempre più a misura delle esigenze degli

armatori. Si tratta di SL78 e SL86, due yacht che sposano elementi tradizionali e soluzioni innovative con un impareggiabile livello di personalizzazione, e di SX88, il motoryacht crossover caratterizzato da ampi open space e da eleganti superfici vetrate, che Sanlorenzo ha deciso di riproporre al pubblico di Dubai, dopo il grande successo ottenuto all'ultimo salone emiratino. Terza imbarcazione in mostra a Dubai sarà SX88, crossover che rappresenta un'innovativa sintesi tra il classico motoryacht con flybridge e la nuova tipologia explorer. Particolare attenzione è stata posta da Sanlorenzo anche alla sostenibilità ambientale: la combinazione delle nuove tecnologie di illuminotecnica, dei sistemi di bordo a basso consumo, dell'isolamento termico ottenuto dalle speciali vetrate utilizzate e dalla grande riserva di energia data dalle batterie al litio, permette a SX88 di offrire dalle 4 alle 8 ore di «emissioni zero», mantenendo operative tutte le funzionalità della imbarcazione.

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

