

## Centro



Tra la Riviera ligure e la Versilia. Tra i progetti già avviati per sviluppare il Porto di Marina di Carrara c'è anche un waterfront i cui lavori sono appena iniziati

## Porto di Marina di Carrara, pronto restyling da 100 milioni

**Economia del mare.** Il progetto di ampliamento prevede un nuovo pontile e più impulso alle crociere. Sommariva (Autorità portuale): «Speriamo di farcela in due anni». Giani: «Accelereremo gli iter»

Silvia Pieraccini

Continuano a crescere i traffici di merci nel porto di Marina di Carrara, racchiuso tra la Riviera ligure e la Versilia e da anni in attesa di un ampliamento-riorganizzazione che possa favorirne lo sviluppo, non solo dal punto di vista commerciale-industriale ma anche delle crociere. Ora il Piano regolatore portuale messo a punto dall'Authority del Mar Ligure orientale guidata da Mario Sommariva, destinato a sostituire quello attuale che risale al 1981, è pronto per l'adozione: il Comitato di gestione portuale si riunirà nei prossimi giorni (con tutta probabilità il 3 agosto).

Il progetto prevede un nuovo pontile, il prolungamento della banchina Tagliero per dare impulso alle crociere e l'avanzamento della banchina Buscariol con l'installazione di un travel lift pubblico. La stima (sommariva) degli interventi si aggira sui 100 milioni di euro, che l'Autorità portuale si dice pronta a sostenere. L'iter per far partire i lavori è

piuttosto lungo; dopo il via libera dell'Autorità portuale servirà quello del Comune di Carrara, della Regione Toscana e del Consiglio superiore dei lavori pubblici; nel frattempo il ministero dell'Ambiente dovrà fare la valutazione ambientale strategica, per concludere con l'approvazione finale del Comitato di gestione portuale. «Speriamo di farcela nel giro di due anni», dichiara al Sole 24 Ore il presidente Sommariva, che confida nella legge abbreviata-cmpl del 2021, che prevede un'intesa con Comune e Regione e un parere entro una data certa del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

L'aspetto più delicato è quello ambientale, e in particolare l'erosione costiera, tanto che l'Authority ha promosso incontri con i Comuni vicini - in testa Massa, Forte dei Marmi e Pietrasanta - per illustrare il nuovo Piano regolatore.

**Dopo il via libera dell'Autorità portuale servirà quello del Comune di Carrara e della Regione Toscana**

L'altro progetto che servirà a riorganizzare e sviluppare il porto di Marina di Carrara è il waterfront, il percorso lungo-porto i cui lavori sono appena cominciati e che sarà pronto tra due anni.

Nel frattempo i traffici continuano a crescere: nel 2022 hanno segnato +60% rispetto al 2021, passando da 3,5 a 5,5 milioni di tonnellate; anche l'impatto economico delle attività portuali sul territorio è salito da 363 milioni del 2021 (con cinquemila addetti tra diretti e indiretti) a oltre 400 milioni (con settemila addetti), come indicato da una analisi dell'Irs - Istituto studi e ricerche della Camera di commercio Toscana Nord-ovest. Marmo, meccanica (in particolare quella di Baker Hughes - Nuovo Pignone) e nautica (trainata dal cantiere The Italian Sea Group) sono i principali settori che hanno alimentato i traffici. Nel primo semestre 2023 il porto di Carrara ha movimentato 2,7 milioni di tonnellate di merce, +72,6% sullo stesso periodo dell'anno precedente.

«Il porto è cresciuto fortemente nell'ultimo decennio - afferma il presidente della Camera di com-

mercio, Valter Tamburini - e ha tutte le potenzialità per farlo ancora attraverso il nuovo piano regolatore portuale che razionalizzerà le attività, separando quelle commerciali, cantieristiche e le crociere, e valorizzerebbe il rapporto con la città con la costruzione del waterfront».

Il presidente della Regione Toscana, Eugenio Giani, si è già impegnato a seguire in prima persona l'iter del nuovo Piano regolatore portuale appena sarà adottato, e ad accelerare il via libera. «Le attività marittime stanno acquistando sempre maggiore importanza in Toscana - sostiene Giani - e per questo in settembre organizzeremo una conferenza regionale sul mare». A chi teme che il restyling del porto provochi erosione costiera (alcuni comitati sono già andati in Regione a protestare) e metta a rischio il turismo, Giani ribatte che il contrasto all'erosione costiera è stato inserito tra i progetti-bandiera del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnr) con lo stanziamento di 96 milioni per gli interventi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Nelle Marche un cluster da 3mila addetti

Il distretto

Michele Romano

Stringere i rapporti all'interno del distretto della nautica, facendo dell'innovazione, della sostenibilità e dello sviluppo delle nuove professioni del mare gli asset su quali dare solidità a quella crescita delle produzioni di imbarcazioni registrata nel post pandemia e che ha restituito ai brand marchigiani una leadership globale. A quasi due anni dalla nascita, l'Associazione Marche Yachting and Cruising (AMYC) prende quota, forte della presenza di 25 aziende, che pesano per quasi un terzo sulla produzione regionale e danno occupazione a circa 3.000 addetti, e del lavoro dell'università Politecnica delle Marche, che oltre a essere socia a tutti gli effetti, è il partner privilegiato per attività di forma-

zione di livello universitario e i suoi dipartimenti lavorano sempre più frequentemente in team con le aziende e per progetti di innovazione e di ricerca.

Il distretto è un vero e proprio cluster, forte di decine di eccellenze cantieristiche che costruiscono navi da sogno, vendute e premiate in tutto il mondo, attorno alle quali sono cresciuti terzisti strategici, ai quali nel corso degli anni si sono aggiunte aziende leader del settore dell'arredamento e della lavorazione delle leghe leggere, che hanno trovato nuove opportunità di sviluppo, ed è arricchito dalla presenza di progettisti di fama internazionale. Questa unicità ha portato negli ultimi anni all'individuazione delle Marche come una dei principali di-

**L'associazione Marche Yachting and Cruising (AMYC) conta 25 aziende con la partnership dell'università Politecnica**

stretti delle navi di lusso (yacht e crociera, ndr.), nota agli specialisti in tutto il mondo.

Quella ipotizzata dal presidente Maurizio Minossi è una sorta di rivoluzione all'interno di una filiera dove è fortissima la concorrenza tra aziende, con molte proprietà in mano a capitali stranieri. «Meglio partire da quello che ci unisce, dai bisogni comuni - dice il presidente di AMYC - spazi ben organizzati, un rapporto efficace con la pubblica amministrazione e con gli enti di formazione, una migliore raggiungibilità del territorio». E, non da ultimo, la necessità di garantire alle aziende manodopera di qualità, trattenendo i migliori talenti che escono dai nostri atenei, perché «nonostante una tradizione di oltre sessanta anni, per diverse ragioni, l'industria yachistica e crocieristica marchigiana di alto livello è sempre rimasta all'interno del proprio ambito relazionale e poco aperta al territorio». Così, riunite al Teatro delle Muse di Ancona oltre 400 studenti

delle scuole superiori provenienti da tutte le Marche, ha permesso di illustrare «le innumerevoli opportunità professionali che la nautica offre a un ventenne che entra nel mondo del lavoro». Si guarda anche ai dati economici, «dai quali avere informazioni utili a policy pubbliche che siano adeguate alle necessità del nostro sistema». L'associazione ha così affidato alla Politecnica delle Marche un progetto di misurazione, analisi e dinamiche economiche del settore, che sarà presentato in occasione del Salone di Cannes, in occasione del Salone Nautico, a bordo di un yacht da 45 metri, appena varato ad Ancona. A fine novembre, poi, con il patrocinio della Autorità Portuale dell'Adriatico Centrale, l'associazione affronterà un'alta tema di stretta attualità: «Gli yacht non vanno solo costruiti - conclude Minossi -, ma anche attenti nelle Marche, intercettando le rotte per turismo a cinque stelle e i servizi di manutenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

+60%

**BOOM DEI TRAFFICI NEL 2022**  
Nel 2022 sono passati da 3,5 a 5,5 milioni di tonnellate. L'impatto economico delle attività portuali sul territorio è salito dai 363 a 400 milioni

L'intervista. Giovanni Costantino. Parla il ceo del cantiere nautico The Italian Sea Group

## «L'ultra lusso continua a tirare ma le infrastrutture sono cruciali per crescere»

Silvia Pieraccini

Dopo una fase brillante spinta dalla pandemia, l'industria nautica italiana mostra i primi segnali di rallentamento legati non tanto ai mega yacht ma alle barche di dimensioni inferiori (sotto i 40 metri) che risentono dell'aumento dei tassi di interesse sul leasing. «La situazione non è preoccupante per noi, che abbiamo un solo modello da 120 piedi, perché l'ultra-lusso sta continuando a tirare», spiega Giovanni Costantino, patron del cantiere nautico The Italian Sea Group (Tisg) di Marina di Carrara (marchi Admiral, Tecnomar, Nca refit), quotato a Milano e leader negli yacht oltre 50 metri, con ricavi consolidati 2022 pari a 295 milioni di euro (+59% sul 2021), margine operativo lordo (ebitda) di 47 milioni (+68%) e utile netto di 24 milioni (-47%). The Italian Sea Group, che è il principale utilizzatore del porto di Marina di Carrara, nel dicembre 2021 ha acquistato all'asta fallimentare il marchio di grandi navi a vela Perini di Viareggio.

**Costantino, a che punto è l'integrazione di Perini nel gruppo?**

Sono passati 36 mesi dall'acquisizione e la fase di ripartenza è ormai finita: l'integrazione delle attività commerciali e di marketing è completata, nel marzo scorso abbiamo presentato la nuova flotta Genesis e abbiamo diverse trattative in corso per la vendita delle nuove barche, tutte sopra i 60 metri di lunghezza.

**Quando ci sarà il primo varo di un Perini targato Tisg?**

Il primo sarà Art Explora, il catamarano a vela più grande del mondo (47 metri di lunghezza e 17 di larghezza), che sarà consegnato nel prossimo settembre; il secondo sarà un 60 metri Ketch del patron di Oracle, Larry Ellison (la barca è stata rilevata dal fallimento della vecchia Perini), che sarà consegnato nell'agosto 2024; il terzo Perini della nuova era è un Ketch di 56 metri progettato da Malcolm McKeon con gli Interni Winch Design in consegna a luglio 2025.

**Il cantiere Perini rimarrà a Viareggio?**

Visto che il nostro segmento è tutto di grandi dimensioni, e che non vogliamo andare nel segmento dei 40 metri e dintorni dove ci sono competitor più bravi di noi, dubito che continueremo a produrre nel capannone ex-Perini di Viareggio, che non è adeguato, in quel capannone faremo attività diverse, legate al marchio Pichiotto, come l'allestimento di yacht più piccoli e le attività di refit. La palazzina degli ex-officini Perini, che era troppo grande per le nostre esigenze, l'abbiamo ceduta al gruppo nautico Next (che produce maxi yacht con i marchi Malora e AbYachts, ndr). Peccato essere capitati in mezzo a una guerra tra Comune di Viareggio e Regione Toscana che ha rallentato il passaggio di proprietà del fabbricato.

**Nel cantiere di Marina di Carrara, dov'è il quartier generale del gruppo, state continuando a investire? Abbiamo completato gli investimenti nelle aree produttive, ora stiamo**



Giovanni Costantino. Guida il gruppo Tisg quotato a Milano e leader negli yacht oltre 50 metri

ampliando gli uffici. Il cantiere così ampliato e ristrutturato è un motore di sviluppo per il territorio: siamo la più grande realtà che opera nel porto di Marina di Carrara, nel nostro cantiere lavorano ormai 600 dipendenti più duemila persone dell'indotto.

**Quindi guardate con favore al progetto di ampliamento del porto di Marina di Carrara? Il raddoppio della diga foranea sarà fortemente funzionale alla nostra attività. Nel nuovo Piano regolatore portuale è previsto un allungamento dei nostri**

**A settembre sarà consegnato il primo Perini targato Tisg, il catamarano a vela più grande del mondo**

spazi, proprio verso la diga foranea, che renderà più facile la movimentazione. Quello del porto è un progetto antico, speriamo che il presidente Sommariva possa portarlo a termine. È un progetto importantissimo per il territorio, anche per il traffico container e per dare impulso alle crociere. Le istituzioni, Autorità portuale e Comune, sono attente allo sviluppo ma gli "incassi" sono sempre difficili.

**E infatti le polemiche sul progetto di ampliamento non mancano...**

Stare fermi è più rischioso che fare e avere magari qualche piccola disfunzione. I nostri competitor internazionali hanno una velocità doppia rispetto alla nostra: per le imprese il problema è sempre lo stesso, quello dell'incertezza dei tempi delle infrastrutture.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SOTTO LALENTE

I ricavi

I ricavi consolidati 2022 sono stati pari a 295 milioni di euro (+59% sul 2021), margine operativo lordo (ebitda) di 47 milioni (+68%) e utile netto di 24 milioni (-47%). The Italian Sea Group è il principale utilizzatore del porto di Marina di Carrara.