

Scenari

Anno 2024

N. 14

In allegato a Il Sole 24 Ore
odierno

GRUPPO **24** ORE

Nautica ed economia del mare

GUIDA POCKET

■ NAUTICA DI LUSO / Alla ricerca della leadership globale del settore delle imbarcazioni da diporto, con i cantieri - tutti italiani - appena rinnovati

Ferretti Group: innovazione, qualità e successo

La volontà costante di migliorarsi giorno dopo giorno è il segreto dell'affermazione del Gruppo guidato da Alberto Galassi

Ferretti Group è uno dei volti più virtuosi della nautica mondiale. Un modello di successo nel settore degli yacht di lusso: crescita a doppia cifra, unica società con la doppia quotazione in Borsa su Milano e Hong Kong, e la maggior parte delle imbarcazioni già vendute o prenotate fino al 2026. Successo che è il risultato di una visione industriale orientata verso l'innovazione, lo sviluppo di nuovi modelli, la valorizzazione dei suoi sette marchi e gli investimenti in ricerca e sostenibilità, concretizzati in progetti innovativi come El-Iseo, il primo Riva completamente elettrico. Queste scelte strategiche faranno del Gruppo il leader globale nel settore della nautica da diporto. Un impegno sostenuto dalle performance economiche straordinarie ottenute negli anni che



Custom Line Navetta 38



Infynito 80

indicano un trend altamente positivo. "Per Ferretti Group vedo un futuro ricco di successi - dichiara Alberto Galassi, Ceo del Gruppo - Sono assolutamente convinto che diventerà il numero uno al mondo nel settore della nautica da diporto. La nostra strategia è chiara: crescita sostenibile e qualità. Non puntiamo a volumi elevati ma a realizzare yacht sempre più grandi, belli e lussuosi. Una strategia che ci ha già permesso di ottenere risultati eccezionali: nel 2023 un utile netto di 83,5 milioni di euro, con un aumento del 38% rispetto all'anno prece-

dente, e un fatturato di 1,1 miliardi di euro, in crescita dell'11%. Le previsioni per il 2024 sono ancora migliori: i ricavi dovrebbero salire a 1,2 miliardi e l'EBITDA a 200 milioni di euro. Il Gruppo è straordinariamente solido con una cassa netta positiva di 281 milioni e zero debiti, nemmeno verso gli azionisti.

Ciò ci offre la tranquillità e la flessibilità per cogliere le opportunità di crescita che si presenteranno sul mercato. Studiamo continuamente nuove opportunità, pronti a muoverci rapidamente se si presentano occasioni vantaggiose. Abbiamo risorse e solidità finanziaria per effettuare operazioni di M&A si-

gnificative. Il nostro obiettivo rimane quello di creare il più grande gruppo al mondo nel settore della nautica di lusso." I principali soci azionisti, Weichai Group, sono industriali che hanno sostenuto il Gruppo come nessun altro avrebbe fatto, in termini di top management, personale e cultura aziendale. Nel 2019 è stato convertito in capitale un finanziamento soci da 211 milioni di euro, sintomo di una notevole fiducia nel progetto. Molto del merito risiede nel team di talenti, con una squadra di manager e professionisti altamente qualificati e

appassionati del loro lavoro. Ciò che si cela dietro a tutti i successi è la volontà costante di migliorarsi giorno dopo giorno. I cantieri, tutti italiani, sono stati rinnovati, incluso quello di La Spezia, e il polo produttivo di Ravenna, che occuperà 100.000 mq, tuttora in fase di sviluppo, mentre a Forlì è stato inaugurato un nuovo corso di laurea in Ingegneria Nautica in collaborazione con l'Università di Bologna. Una volontà di sviluppo su più fronti che alimenta la qualità e la passione nella costruzione e nella vendita di barche di alta qualità.

<p>Scenari</p> <p>Anno 2023 - N. 14 - In allegato a Il Sole 24 Ore odierno</p> <p>Supplemento commerciale al numero odierno del Sole 24 Ore</p> <p>GRUPPO EDITORIALE</p>	<p>Realizzazione editoriale</p> <p>mf Mediafaber S.r.l. via della Moscova 66 - 20121 Milano Telefono +39 335 7211863</p> <p>in collaborazione con</p> <p>Effecinque Coop arl via Boccardo 1 - 16121 - GE - tel +39 010 3002606</p> <p>Coordinamento Raffaèle Mastrolonardo</p>	<p>Contatto commerciale per la comunicazione su questa iniziativa</p> <p>B-SIDE COMMUNICATION B-SIDE COMMUNICATION Tel.: 0521 17700 - info@bsidecommunication.it</p> <p>Stampatori</p> <p>C.S.Q. - Centro Stampa Quotidiani, Via dell'Industria, 52 - 25030 Erbusco (BS)</p> <p>S.T.E.C. - Società Tipografico Editrice Capitolina, Via Giacomo Peroni, 280 - 00131 Roma (RM)</p>
---	--	--

■ YACHT / Un nuovo traguardo nel percorso di radicale innovazione tecnologica verso la carbon neutrality a conferma della leadership dell'azienda nella nautica

50Steel, la rivoluzione sostenibile di Sanlorenzo

Pronto il primo superyacht dotato di sistema Reformer Fuel Cell a metanolo verde per la produzione di energia a impatto zero

Con il varo della prima unità del 50Steel Sanlorenzo ha raggiunto un importante traguardo nel suo percorso di radicale innovazione tecnologica verso la carbon neutrality. Questa imbarcazione sarà il primo superyacht al mondo ad accogliere il sistema Reformer Fuel Cell a metanolo verde. Sviluppato in collaborazione con Siemens Energy, questa rivoluzionaria soluzione è in grado di riformare il metanolo verde in idrogeno - e poi in energia elettrica - per alimentare tutti gli apparati di hotellerie dello yacht senza che l'idrogeno venga stoccato a bordo. Il sistema Reformer Fuel Cell, totalmente carbon neutral, consente la produzione fino a un massimo di 100kW, con motori di propulsione e generatori diesel spenti. In questo modo



Sanlorenzo 50 Steel

permette di aumentare in modo significativo il tempo di permanenza in rada senza consumo di combustibile diesel, coprendo con emissioni zero circa il 90% del tempo di utilizzo di un superyacht. Complessivamente si stima una riduzione annuale delle emissioni di circa il 20-30%. Questa innovazione fa di Sanlorenzo un precursore del futuro dell'industria nautica: le più recenti strategie mirate alla riduzione dell'impatto ambientale

del settore marittimo stabilite dall'IMO (International Maritime Organization), indicano un obbligo di abbattimento delle emissioni del 20% a partire dal 2030. Con il 50Steel, dunque, Sanlorenzo si posiziona in largo anticipo rispetto all'intero mondo marittimo. Il progetto del 50Steel rientra nella più ampia strategia di sviluppo tracciata dal Gruppo, che individua nella sostenibilità e nell'innovazione tecnologica i driver di cre-

scita fino al 2030. La società ha infatti varato la "Road to 2030", un piano per la progressiva riduzione dell'impatto ambientale che si basa su accordi strategici con i principali player mondiali nella produzione di energia e propulsione, quali Siemens Energy, Volvo Penta e Rolls-Royce Solution GmbH - Global Marine. In questo contesto rientra anche il recente Accordo di Sviluppo sottoscritto con il Ministero delle Imprese e del Made in Italy, Invitalia e Regione Toscana, dal valore di 91,5 milioni di Euro, che prevede la realizzazione di un ambizioso programma industriale di investimenti focalizzato sulla massima sostenibilità e innovazione tecnologica, oltre che l'assunzione di oltre 200 lavoratori diretti entro il 2026 Per il prossimo futuro,

l'obiettivo della maison italiana della nautica è consegnare il primo yacht con propulsione totalmente carbon neutral, entro il 2030. "Con il 50Steel Sanlorenzo festeggia una tappa fondamentale della sua storia, nel segno dell'innovazione e della sostenibilità. La nuova linea di superyacht incarna lo spirito pionieristico e la passione per le sfide che ci ispirano nella progettazione e realizzazione della nostra flotta - ha dichiarato Massimo Perotti, Presidente e Ceo del Gruppo Sanlorenzo - "E' la nostra missione da sempre, la volontà e la capacità di guidare l'innovazione del nostro settore, abbracciando soluzioni all'avanguardia non solo nel design, sempre elegante e confortevole, ma anche nel campo della tecnologia e della sostenibilità,

per raggiungere gli ambiziosi obiettivi di riduzione dell'impronta ambientale che ci siamo dati". 50Steel entra nel mercato come esempio concreto di progresso e innovazione: il sistema Reformer Fuel Cell permetterà di non imbarcare a bordo l'idrogeno, bensì il metanolo verde (in un serbatoio da 5.000 litri): in questo modo viene stoccata a bordo la stessa quantità di energia in uno spazio molto più ridotto, abbattendo i limiti imposti dai rischi di stoccaggio e reperimento dell'idrogeno puro. Il Lloyd's Register ha supportato Sanlorenzo nella validazione del progetto: la prestigiosa certificazione assegnata convalida la conformità del sistema Fuel Cell a metanolo agli standard ambientali riconosciuti a livello internazionale.

■ **EVENTI** / Nel 2025 il capoluogo veneto ospiterà la prossima edizione dell'ICOMIA World Marinas Conference, principale manifestazione del settore

Porti turistici, il gotha della filiera a Venezia

La kermesse riveste una rilevanza strategica per la promozione delle strutture portuali venete: un'opportunità di scambio e apprendimento

Si terrà presso l'Isola della Certosa, a Venezia, l'edizione 2025 dell'ICOMIA World Marinas Conference, la Conferenza Mondiale dei Porti Turistici. L'annuncio è di Vento di Venezia, azienda che nell'ambito di un accordo di partenariato pubblico-privato con il Comune di Venezia, è promotrice del programma di rigenerazione della Certosa di Venezia, improntato sui servizi per la nautica da diporto finalizzati alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dell'omonima isola. La Conferenza è promossa dal Consiglio Internazionale delle Associazioni dell'Industria Nautica, ICOMIA, l'asso-



Veduta aerea del Venezia Certosa Marina Resort

ciazione internazionale che rappresenta il mercato dell'industria nautica globale dal 1966.

L'ICOMIA World Marinas Conference è la conferen-

za specialistica dei porti turistici. Si tiene da oltre 20 anni, con cadenza biennale, in una diversa località del mondo, e raccoglie operatori della nautica da tutti i continenti che affrontano un ricchissimo programma di contenuti. A partire dal 1993 la conferenza si è tenuta in tutta Europa, Stati Uniti, Australia e Asia. Le ultime tre edizioni si sono svolte in Grecia (2018), Dubai (2021) e Portogallo (2023). La conferenza affronterà, durante due giornate di relazioni frontali in presenza e una giornata di visita ai porti turistici della regione, le attuali sfide che interessano l'industria nautica: l'impatto socio-economico e ambientale dei porti turistici e delle attività della filiera, le fonti energetiche e la loro gestione efficiente, le azioni per la mitigazione e compensazione ambientale, il reclutamento e la formazione del personale, la sicurezza delle infrastrutture, la qualità percepita dagli ospiti, la gestione

economico-finanziaria e le innovazioni tecnologiche dei servizi. Saranno presentati casi studio di gestione virtuosa e *best practice* sulla progettazione, realizzazione e gestione dei porti turistici. Oltre agli interventi dei migliori esperti del settore, non mancheranno i confronti tematici tra gli operatori e le istituzioni su svariate specifiche tematiche.

L'evento attrae rappresentanti di tutti i portatori d'interesse e professionisti del settore marittimo coinvolti nelle poliedriche discipline della filiera: rappresentanti delle istituzioni, proprietari, concessionari e concedenti di infrastrutture per la nautica da diporto, dirigenti e addetti alla gestione dei porti turistici, organizzazioni professionali per lo sviluppo dei porti turistici, associazioni industriali di categoria, esperti tecnici del settore quali ingegneri, architetti e consulenti specialistici, fornitori di prodotti e servizi per i porti turistici, start-up, giorno-

listi e professionisti della comunicazione, proprietari di flotte e agenzie di charter. Nei 3 giorni anche un *field trip*, il consueto *Marinas Tour*, un'escursione che, come in ogni edizione, consente ai partecipanti di visitare i principali porti turistici della regione Veneto, presentati dai gestori delle stesse che in questa occasione potranno confrontarsi coi colleghi provenienti da ogni parte del mondo.

L'evento è indubbiamente il più importante per gli operatori del settore a livello internazionale e riveste anche una spiccata rilevanza strategica per la promozione delle strutture portuali venete e per fornire agli operatori locali un'opportunità di scambio e apprendimento attraverso il confronto con i più qualificati operatori globali del settore. L'importanza della manifestazione conferma la vocazione e la competitività di Venezia anche nell'ambito del turismo congressuale. La nautica da diporto, che abbina i temi dell'accoglienza turistica alla gestione delle infrastrutture costiere strategiche, come i porti turistici, è un settore produttivo di eccellenza nazionale che contiene, anche fisicamente, gli altri segmenti della filiera come la cantieristica navale e i servizi per la nautica.

L'ICOMIA World Marinas Conference 2025 si inserisce nel percorso di promozione di un turismo di qualità ad alto impatto sull'intero territorio la-

gunare nel percorso della qualificazione, destagionalizzazione e delocalizzazione dei flussi turistici. Anche per questo motivo è Grande Evento della Regione Veneto, ovvero è inserita nel calendario delle iniziative di spiccata risonanza pubblica a livello nazionale o internazionale finalizzate alla valorizzazione e promozione delle eccellenze culturali, ambientali, turistiche e produttive della Regione. L'ICOMIA World Marinas Conference di Venezia ha ricevuto l'*endorsement* delle istituzioni nazionali, territoriali e dei principali operatori marittimi locali, nazionali e internazionali e ha ottenuto il Patrocinio del Ministero del Turismo, del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, della Regione Veneto, del Comune di Venezia, dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dell'Aeroporto Internazionale Marco Polo, di ICE - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane. L'evento è organizzato in collaborazione con Asso-marinas, Confindustria Nautica, Confindustria Veneto est e Vela, la società in-house del Comune di Venezia che organizza, tra le molte iniziative, il Salone Nautico di Venezia.

Informazioni sull'evento

L'entusiasmo per l'edizione veneziana dell'ICOMIA World Marinas Conference ha attratto importanti aziende che hanno deciso, già nel percorso di avvicinamento, di partecipare in qualità di sponsor e/o espositori nell'apposita area allestita nell'ambito della Conferenza. Molteplici possibilità si aprono alle aziende che volessero presenziare e intercettare gli stakeholder globali del settore.

Per info:
www.worldmarinasconference.com
iwmc25@ventodivenezia.it

La Certosa e il suo porto turistico

È una delle isole più estese della laguna di Venezia, al tempo stesso emblema del paesaggio lagunare e parte integrante del centro città. La Certosa è un esempio concreto dello sviluppo sostenibile, tra innovazione tecnologica e salvaguardia ambientale, tramite l'insediamento di attività e servizi che contribuiscono alla qualità della vita dei residenti ed attraggono un segmento qualificato di visitatori. L'isola è oggi un parco, animato da attività e servizi, ed è comodamente raggiungibile in barca e tramite un frequente servizio pubblico di linea diurno e notturno. La Certosa ha superato un lungo abbandono seguito alla funzione industriale militare che nel XIX secolo ha soppiantato uno straordinario complesso monumentale monastico dell'ordine dei frati Certosini.

Sull'isola si trova attualmente il Venezia Certosa Marina Resort, porto turistico di prim'ordine per l'ormeggio nel cuore della laguna di ogni tipologia di unità navale, dal piccolo natante al superyacht. Il Marina, premiato per l'inserimento paesaggistico e il contenimento dell'impatto ambientale, ospita oltre 400 unità ed è dotato di ogni servizio complementare per la nautica (cantieri navali, rimessaggio, officine) e di un'innovativa offerta ricettiva composta da un boutique-hotel (20 camere 4 stelle) e una decina di appartamenti immersi nel parco e affacciati sulla laguna. Il soggiorno sull'isola è integrato dalla locazione di natanti a propulsione elettrica, dalle escursioni in kayak. Un ristorante di pregio e un chiosco-bar completano l'esperienza con una variegata offerta enogastronomica. Ogni anno il parco della Certosa, coi suoi ampi spazi scoperti e numerosi fabbricati, ospita eventi sportivi, iniziative culturali ed esclusivi eventi privati. Nel 2024, dal 20 aprile al 24 novembre, il Padiglione della Germania di Biennale Arte 2024 è presente sull'isola con Thresholds, soglie, uno straordinario "spazio sonoro" composto da cinque installazioni acustiche nella natura alle quali hanno collaborato numerosi artisti e registi teatrali tedeschi.



■ **MARINA** / Il gruppo, leader del settore nel Mar Mediterraneo, continua a ingrandire la propria rete di scali di eccellenza, dove la qualità dei servizi

D-Marin espande la rete di porti premium

Dopo Punta Faro in Adriatico nel 2020, quattro siti in Liguria: ad Aregai, Varazze, San Lorenzo e Porto Mirabello. E

D-Marin, la selezione di porti turistici premium, ha rafforzato la sua presenza nel Mediterraneo assicurandosi di recente il suo sesto porto turistico sulla costa italiana. Ognuno di essi garantisce esperienze eccezionali e un servizio premium per i clienti. Vediamo il modo in cui lo fanno, dove e perché.

È il CEO di D-Marin, Oliver Dörschuck, a delineare la linea strategica: "Continuiamo a perseguire una strategia per creare una selezione di porti turistici premium nel Mediterraneo. L'Italia rappresenta un mercato chiave in cui stiamo implementando un forte piano di crescita nei prossimi anni. Ci impegniamo a fornire un'esperienza premium per i nostri clienti formando e supportando il nostro staff e fornendo nuove soluzioni digitali per semplificare loro la vita".

Con porti turistici in otto paesi nel Mediterraneo e in Medio Oriente, D-Marin offre la soluzione perfetta per diportisti e appassionati di yachting in cerca di avventura, con accesso a tecnologie innovative, strutture di livello mondiale e un focus sulle iniziative ESG, rendendoli luoghi unici nel mettere al primo posto sia l'am-



D-Marin di Punta Faro, a Lignano Sabbiadoro

biente che le comunità locali.

La selezione

I sei porti turistici D-Marin in Italia includono Punta Faro vicino a Venezia, il porto turistico toscano di Livorno, Varazze nel Golfo di Genova, due porti turistici nella Riviera dei Fiori - Aregai e San Lorenzo, e Porto Mirabello vicino a La Spezia.

D-Marin gestisce il più prezioso gruppo di porti turistici di lusso del Mediterraneo, nel nord Italia e nel sud della Francia, offrendo ai clienti un'opportunità unica di esplorare un'ampia selezione di destinazioni, che si estende da Livorno, Mirabello, Varazze, Aregai, San Lorenzo e terminano

a Camille Rayon in Francia sulla Costa Azzurra, il tutto all'interno di un unico gestore di porti turistici senza soluzione di continuità. Inoltre, D-Marin Punta Faro offre accesso a ulteriori esplorazioni del Mar Adriatico con quattro distinte destinazioni croate: Dalmazia, Tribunj, Borik e Mandalina.

Per incoraggiare i proprietari di yacht a esplorare la costa italiana e la più ampia regione del Mediterraneo, il Gruppo mette a disposizione dei titolari di ormeggio annuale in uno dei porti turistici D-Marin l'offerta "Happy Berth Days", che include fino a sette giorni di ormeggio gratuito in qualsiasi porto turistico

D-Marin nel mondo. Ciò garantisce settimane di navigazione tranquilla da una marina all'altra, attraverso diversi paesi, con un livello di servizio ed esperienza di qualità costante. D-Marin ha selezionato attentamente queste marine premium proprio per migliorare il tempo libero dei suoi clienti.

L'Adriatico

Il primo porto turistico italiano a unirsi a D-Marin nel 2022 è quello di Punta Faro - a sole 40 miglia nautiche (circa 75 km) da Venezia e vicino alla costa croata - il luogo perfetto da visitare e dove divertirsi con amici e familiari.

Situato nel porto più

grande e prestigioso del Mar Adriatico settentrionale e a soli 400 m dal centro dell'accogliente località turistica estiva di Lignano Sabbiadoro, Punta Faro offre una capacità di attracco di 1.200 persone e accoglie imbarcazioni fino a 40 m di lunghezza.

I visitatori del porto turistico possono godersi un'ampia piscina all'aperto e concedersi aperitivi serviti con crostini e salumi locali, o specialità regionali come baccalà mantecato e pesce fresco. Il viale centrale della città è stato recentemente ristrutturato e riprogettato per favorire chi si avventura a esplorare i dintorni a piedi. Oltre a 8 km di spiaggia di sabbia fine, la zona offre un ottimo accesso per chi desidera spostarsi più lontano. Tante le bellezze naturali e storiche, tra cui le rovine romane di Aquileia e la laguna di Marano.

Superyacht e sostenibilità

Situato nel rinomato hub dei superyacht di La Spezia, Porto Mirabello soddisfa le esigenze dei più grandi e importanti superyacht del mondo. Una sede ideale per un innovativo progetto di marina, costruito su una penisola artificiale di 40.000 mq. I proprietari di yacht e i vi-

sitatori possono sfruttare strutture ampie e all'avanguardia, tra cui 407 posti barca in grado di ospitare imbarcazioni da 12 metri fino a superyacht da 40 a 130 metri.

D-Marin installerà servizi di prima classe, soluzioni innovative, iniziative di sostenibilità e un'ampia gamma di strutture per il tempo libero, moli larghi fino a 35 metri, 1.300 posti auto, un eliporto e un servizio di sicurezza 24 ore su 24.

Riconosciuto per la sua attenzione alla tutela ambientale, Porto Mirabello detiene il premio Bandiera Blu per la qualità dell'acqua e le pratiche sostenibili, a testimonianza del suo impegno nel preservare la bellezza naturale dei suoi dintorni. L'acquisizione di D-Marin garantisce a Porto Mirabello la possibilità di continuare a dare priorità a questi standard, offrendo al contempo un'esperienza di marina senza pari nel cuore del Mediterraneo.

L'alleanza con Azimut-Benetti

All'inizio di quest'anno, D-Marin ha stretto una partnership con Azimut-Benetti Group, annunciando una visione condivisa per creare, innovare e facilitare la nautica da



Il Porto Mirabello, a La Spezia



La marina di San Lorenzo, in provincia di Imperia

si accompagna alla sensibilità ambientale. Il parco di marine gestite è il più prezioso del Mediterraneo, tra nord Italia e sud della Francia

in Italia, ora sono sei gli approdi di lusso

adesso, grazie all'alleanza siglata con Azimut-Benetti, lo sbarco è avvenuto anche in Toscana, a Livorno

diporto nel Mediterraneo tramite una rete di porti turistici che intende stabilire nuovi standard. Azimut-Benetti Group, guidato dalla visione strategica della famiglia Vitelli, da oltre 30 anni riconosce l'importanza dei porti turistici come infrastrutture essenziali per lo sviluppo del settore della nautica da diporto. I due porti turistici italiani che rientrano in questa speciale partnership sono Varazze e Livorno. Oliver Dörschuck, CEO di D-Marin, commenta così la partnership: "Siamo entusiasti di lavorare con la famiglia Vitelli su questi splendidi porti turistici, supportando le proprietà affinché prosperino ulteriormente con la nostra competenza in materia di porti turistici. Questa è una partnership entusiasmante per noi e non vediamo l'ora di iniziare. Siamo desiderosi di far crescere il turismo nautico nel Mediterraneo e di offrire un servizio di porti turistici premium in ogni fase di un viaggio".

Paolo Vitelli, fondatore del Gruppo Azimut-Benetti, spiega la logica dell'alleanza: "I valori fondamentali di Azimut-Benetti e D-Marin sono perfettamente allineati per offrire un'esperienza di navigazione piacevole.

D-Marin porta il suo impegno per un'esperienza premium per il cliente, l'offerta di rete, l'eccellenza commerciale, gli impegni di sostenibilità e le innovazioni digitali per migliorare ulteriormente i porti turistici di lusso al livello mondiale di Azimut-Benetti e della nostra famiglia. Questa vasta rete di porti turistici ricca di servizi sarà in grado di accogliere i proprietari degli yacht del Gruppo Azimut|Benetti in modo privilegiato".

La joint venture con Azimut-Benetti Group e D-Marin consegnerà alla città di Livorno uno dei porti turistici più importanti del Mediterraneo, progettato dallo Studio Archea di Firenze.

Livorno si trova accanto al famoso cantiere navale Azimut-Benetti, il che colloca questo porto turistico in una posizione altamente invidiabile e specificamente progettata per facilitare i superyacht. L'intero progetto dovrebbe essere completato a giugno 2026 e include 815 posti barca in totale. I primi posti saranno disponibili per la prenotazione alla fine del 2024, e sarà anche possibile prenotarsi in una lista d'attesa per assicurarsi il posto nel 2025.

L'investimento previsto è di oltre 15 milioni di



D-Marin ad Aregai (IM)

euro e il progetto include la ristrutturazione delle banchine, degli spazi per riunioni, dei servizi premium di intrattenimento e svago. Le credenziali ambientali di Livorno Marina saranno raggiunte attraverso il forte impegno di Azimut-Benetti Group e D-Marin nel creare porti turistici sostenibili per le generazioni attuali e quelle future. Il porto turistico utilizzerà elementi naturali come alberi e siepi al posto delle recinzioni e del cemento, oltre a pannelli solari per produrre una parte significativa di energia e a un sistema di recupero dell'acqua piovana per l'irrigazione delle aree verdi.

La Riviera dei Fiori D-Marin ha investito an-

che in Liguria, a San Lorenzo e Aregai. Entrambi i porti turistici sono stati attentamente selezionati da D-Marin per adattarsi alla sua missione di offrire ai propri clienti un'esperienza di navigazione unica. I porti turistici si trovano sulla Riviera dei Fiori, un tratto di costa mozzafiato di 58 km immerso nella bellezza naturale, nel patrimonio culturale e in una vita marina estremamente ricca. Marina degli Aregai è uno dei porti turistici più grandi della regione Liguria con 961 posti barca che ospitano yacht fino a 50 metri. Il porto offre assistenza all'ormeggio 24 ore su 24, un cantiere navale e un vivace centro commerciale con oltre 20 negozi, ristoranti e un hotel. Qui c'è molta scelta per gli amanti delle vacanze attive: palestra, scuola di vela estiva, immersioni, ciclismo o semplicemente corsa in riva al mare lungo il percorso di 40 km per pedoni e ciclisti.

Marina di San Lorenzo è un porto turistico di lusso con 268 posti barca per imbarcazioni fino a 40 metri. Gli investimenti più recenti includono l'introduzione di posti barca per superyacht. Il porto turistico offre anche servizi alberghieri con spa e spiaggia privata. Il porto di Marina di San Lorenzo

ha molto da offrire, in termini di cibo e vino, il bar e ristorante Le Camelie offre piatti tipici di pesce, ricette tradizionali della cucina ligure rivisitate in chiave moderna e deliziosi aperitivi.

Innovazione digitale

D-Marin si differenzia dalla concorrenza anche per l'offerta di una selezione di servizi personalizzati per soddisfare le esigenze uniche di ogni cliente, migliorando così la loro esperienza complessiva. Sostenendo un equilibrio tra esperienze fisiche e digitali, D-Marin garantisce efficienza in modo che i clienti possano godere del massimo tempo libero sul loro yacht. I team della marina creano un senso di apprezzamento e personalizzazione durante l'intero processo, incarnando l'aspetto fisico dei valori del servizio D-Marin.

Per migliorare l'esperienza digitale, D-Marin utilizza un sistema intelligente, l'app D-Marin, che consente ai clienti di prenotare senza sforzo un ormeggio con conferma immediata. Questa comodità offre loro più tempo per godersi il tempo in mare o assaporare uno splendido tramonto. I clienti possono anche beneficiare dei sensori per imbarcazioni, che offrono il monitoraggio da remo-

to dello stato della loro imbarcazione, migliorando la sicurezza e offrendo tranquillità assicurando che la loro imbarcazione sia sempre in mani sicure e affidabili.

Il futuro in Italia

In ognuno di questi porti turistici, D-Marin ha piani di sviluppo entusiasmanti e trasformativi che prendono in considerazione ogni elemento sia dal punto di vista della qualità sia dell'ambiente. Gli investimenti nelle strutture saranno effettuati tenendo ben a mente la sostenibilità, utilizzando materiali e tecniche per migliorare l'ambiente e la vita marina e utilizzando energie verdi. Per rendere l'esperienza di ogni cliente piacevole, comoda e memorabile, D-Marin riconosce che è fondamentale la giusta tecnologia, e investe 10 milioni di euro in innovazione digitale per garantire che i propri porti turistici siano a prova di futuro e superino le aspettative dei clienti.

Un impatto positivo può essere ben visibile attorno a ogni porto turistico D-Marin: la loro presenza contribuisce in modo significativo al PIL locale e al mercato del lavoro, attirando clienti esigenti da tutto il mondo e influenzando positivamente il turismo in tutta Italia. "Non vediamo l'ora di sviluppare ulteriormente i nostri sei porti turistici, inclusi due nuovi entusiasmanti sviluppi - chiosa Oliver Dörschuck - Ci concentriamo sulla collaborazione con le nostre comunità italiane per garantire che le nostre iniziative ESG siano attivate e costruiamo un forte legame con i residenti e le aziende locali. Siamo un porto turistico consolidato con una lunga storia e vogliamo vedere questo viaggio proseguire con ancora più porti turistici nella nostra selezione".

Per informazioni:
d-marin.com



Rendering del porto turistico in realizzazione a Livorno

■ **RAYMARINE** / Nata come divisione dell'americana Raytheon, l'azienda diventa indipendente nel 2001 e oggi fa parte del gruppo Teledyne Technologies

L'elettronica d'avanguardia per la navigazione

Soluzioni tecnologiche sempre più innovative per aumentare la sicurezza e la qualità del tempo a bordo

All'avanguardia dell'elettronica per la navigazione, Raymarine vanta una storia e un'esperienza pluridecennale, scandita dal raggiungimento di un obiettivo fondante: aumentare, grazie all'innovazione continua, la sicurezza e la qualità del tempo a bordo. "Sono quattro gli step fondamentali della storia aziendale - esordisce Carlo Baj, Country Manager di Raymarine Italia - . Il 1923, anno del nostro primo ecoscandaglio. Il 1974, quando abbiamo brevettato il primo pilota automatico, passo fondamentale della navigazione se pensiamo che fino a quel momento si governavano le imbarcazioni solo manualmente o con dei timoni a vento. Il 1989, anno del protocollo SeaTalk™, linguaggio di comunicazione che ha consentito di collegare i dispositivi di bordo tramite un singolo cavo, facilitando la comunicazione tra i vari strumenti. E infine il 2004 quando abbiamo lanciato il primo display multifunzione per la nautica, in pratica il primo tablet che riunisce in un solo device quanto prima era in capo a più strumenti distinti per competenza". "Volendo fare una sintesi - continua Baj -, quello che ha sempre guidato lo spirito dell'azienda è l'innovazione continua e la capacità di proporre tecnologie in quel momento ancora inesistenti. Penso ad esempio all'assistenza elettronica garantita da DockSense™, il primo sistema al mondo di ormeggio assistito e rilevazione degli oggetti a essere



Credit: SACS

introdotto sulle barche: l'ormeggio è il momento in cui tutti i comandanti - esperti e meno - sono più tesi. La nostra tecnologia lo rende più sicuro". Ma esattamente quando nasce il marchio Raymarine? Il marchio viene creato negli anni '90 come divisione nautica di Raytheon, il gigante americano dell'elettronica, pioniere nel settore dell'elettronica per la nautica. Ma le radici dell'azienda risalgono al lontano 1923, e da allora "Siamo cresciuti fino a diventare uno dei principali fornitori per i migliori costruttori di imbarcazioni e per i navigatori più esigenti".

La storia del marchio

L'azienda nasce come divisione della società americana Raytheon, produttrice di sistemi di difesa, quando nel 1923 lancia il suo primo ecoscandaglio. Negli anni, Raytheon riuscì ad aumentare la propria offerta di prodotti e la propria quota di mercato grazie alle acquisizioni prima di Apelco (1958) e poi di Nautech (1990), azienda americana specializzata nei sistemi di governo automatico che vendeva sotto il marchio Autohelm. Queste acquisizioni consentirono a Raytheon di potenziare la distribuzione europea e vendere i suoi radar anche

nel continente. Il marchio Raymarine fu creato nel 1993, all'epoca ancora sotto il nome della società madre, per poi diventare un'azienda indipendente nel 2001. Nel 2010 Raymarine entra a far parte della famiglia FLIR, di cui adotta anche la filosofia aziendale "nello sviluppare prodotti di derivazione militare - spiega Baj -, offrendo soluzioni di elettronica per la nautica rinomate per il design robusto e l'affidabilità". Come parte di FLIR, Raymarine ha introdotto la tecnologia radar allo stato solido e a compressione di impulsi CHIRP, ed ha rivoluzionato il mercato dell'autopilota con il sistema adattivo Evolution. Anche le termocamere FLIR sono state integrate nell'offerta, consentendo ai comandanti di navigare in sicurezza in condizioni di visibilità limitata grazie all'integrazione delle tecnologie radar e termiche. Oggi Raymarine e FLIR fanno parte del gruppo Teledyne Technologies, leader globale nelle soluzioni di sensori per il mercato commerciale, della ricerca e della difesa, e forte di 15mila dipendenti.

Dal diporto al soccorso

"Ci siamo sempre occupati di diporto nautico - ricorda il Country Manager Baj - e i nostri mercati sono sempre stati i motoscafi e gli yacht fino a 40 metri, così come le barche a vela e da pesca. Da 2 anni, siamo entrati anche nel mercato dei superyacht sopra i 40 metri e dei First responder, gli operatori di primo soccorso come la Guardia Costiera e la Capitaneria di Porto che hanno bisogno di prodotti specifici per svolgere efficacemente la propria missione. Un settore che ci vede peraltro tra i marchi più attivi: negli Usa, da 4 anni, siamo i fornitori ufficiali della Guardia costiera americana, con la quale abbiamo avviato un programma di sviluppo per equipaggiare molte delle loro imbarcazioni con la tecnologia necessaria per offrire agli operatori del soccorso la massima facilità d'utilizzo degli strumenti. Oggi, oltre 2.000 equipaggi della Guardia Costiera degli Stati Uniti si affidano a Raymarine per navigare in sicurezza e proteggere le loro coste e le vie d'acqua. Lo sviluppo futuro guarda sempre più a questi settori, e stiamo contemporaneamente allargando il nostro portfolio e target clienti come dimostrano i recenti accordi con importanti realtà nazionali e internazionali delle barche a vela e a motore, dei motoscafi e dei gommoni".

Il portfolio prodotti

"Abbiamo un portfolio particolarmente ampio - spiega Baj - dovendo coprire tutto quello che serve a livello di elettronica. Oggi il nostro core business è rappresentato dai display multifunzione, con schermi fino a 24 pollici, che permettono di controllare da un unico dispositivo il GPS, il radar, l'ecoscandaglio e i sistemi di sicurezza come l' AIS, l'apparato di identificazione che consente di monitorare la posizione delle navi attorno al mia imbarcazione, o ancora l'assistenza all'ormeggio grazie a sensori ottici e telecamere. Altro core business è l'autopilota e quin-

di tutto quanto è inerente al sistema di governo automatico della barca". Raymarine intanto ha già colto le sfide del futuro: una su tutte, la domotica. "Oltre ad aver integrato nei display multifunzione i sistemi domotici per il controllo e il monitoraggio degli impianti di bordo, abbiamo recentemente introdotto un router di bordo che consente di controllare l'imbarcazione da remoto e intervenire così sul comfort e sulla sicurezza del natante. I vantaggi della domotica sono tangibili per chi vuole ottenere il massimo dall'esperienza diportistica per sé e per i propri ospiti. Da qui la nostra filosofia aziendale: offrire soluzioni tecnologiche sempre più all'avanguardia per aumentare la sicurezza e quindi la qualità del tempo che uno passa a bordo".

Futuro e sostenibilità

"Raymarine ha colto la sfida della sostenibilità per preservare l'ambiente marino - conclude Baj -. Il nostro sforzo, già premiato nel 2023 con la prestigiosa certificazione Silver di EcoVadis (la piattaforma di valutazione che valuta la sostenibilità delle aziende in base a impatto ambientale, standard di lavoro e diritti umani, etica e pratiche di acquisto), è scandito da una tabella di marcia che ci fa truardare il 2030 con azioni concrete per la salvaguardia dell'ecosistema. Negli ultimi 2 anni, ad esempio, abbiamo eliminato le plastiche da tutti i nostri imballaggi sostituendole con carta riciclabile; grazie a un impegno collettivo, abbiamo ridotto le emissioni di CO2 del 38%; e marciamo spediti verso le energie rinnovabili, avendo installato pannelli solari nella nostra sede centrale nel Regno Unito che, secondo le previsioni, ridurranno le nostre emissioni di ulteriori 35 tonnellate di CO2 equivalente all'anno. L'impegno per la sostenibilità è ormai parte integrante della filosofia Raymarine tanto da avere in ogni sede aziendale una persona interamente dedicata all'argomento".



■ **MARINA CALA GALERA** / Progettata tra gli anni '60 e '70, si prepara a un futuro brillante grazie a importanti investimenti e opere di ristrutturazione

Una storia di innovazione e crescita

Un gioiello della diportistica italiana rinnova il suo splendore. Lavori per 15 milioni di euro per migliorare infrastrutture e servizi

Fiore all'occhiello della nostra diportistica, è una delle prime Marine della storia italiana: progettata e completata tra la fine degli anni Sessanta e i primi Settanta, Marina Cala Galera non solo è situata in una baia di particolare bellezza, ma gode anche di un'eccezionale posizione geografica. Adagiata nel lato sud-est del promontorio di Monte Argentario in località Cala Galera-Porto Ercole, bagnata dalle acque del medio Tirreno con alle spalle la zona costiera della Maremma toscana, delimitata a nord dal Parco dell'Uccellina e a sud dal Fosso del Chiarone, è vincente quindi sia dal punto di vista della cornice paesaggistica, sia da quello strategico e della sicurezza per i natanti grazie proprio alla sua particolare conformazione: protetta e in grado di resistere agli eventi atmosferici, Marina Cala Galera - forte oggi di una capacità di 670 posti barca dai 6 a 50 metri - permette di raggiungere in breve tempo alcune fra le più blasonate mete insulari mediterranee come Giannutri, il Giglio, le Formiche di Grosseto, Montecristo, l'Elba, la Corsica e la Sardegna. "Come tutte le Marine, anche Cala Galera a un certo punto ha dovuto fare i conti con il tempo che inesorabilmente lascia il segno anche sulle cose più belle: da qui la necessità di introdurre cambiamenti strutturali, vitali per



Vista panoramica di Marina Cala Galera



Cesare d'Amico,
Presidente Marina Cala Galera

migliorare le performance e continuare ad attrarre nuovi soci. Ma, affinché avesse senso investire somme ingenti nelle progettualità pensate per migliorare la fruibilità e i servizi del nostro porto turistico, era vitale poter contare su una certezza temporale: se avessimo accettato quanto stabilito da una precedente

amministrazione comunale, e cioè che la concessione demaniale doveva terminare nel 2020, la nostra Società avrebbe dovuto fare i conti con una scadenza pressoché immediata - esordisce il presidente del CdA Cesare d'Amico ricordando le vicende che hanno interessato la Società tra il 2018 e il 2022 -. E invece, riconoscendo il Consiglio di Stato la piena validità della rideterminazione del termine di durata della concessione in 80 anni anziché in 50, la Marina ha potuto contare su un'agibilità amministrativa che oggi le permette di traguadare come scadenza il 2050 e di mettere quindi a terra una serie di progetti per un rinnovamento del porto. Senza, non avremmo potuto impegnare la Società in opere che prevedono stanziamenti cospicui". Archiviato dunque

l'impasse, il board ora è più determinato che mai nel raggiungimento degli obiettivi. "A oggi, abbiamo dato il via a opere per una spesa complessiva di circa 15 milioni di euro - fa sapere d'Amico - e finora possiamo dire di aver completato il 40% dei lavori". Tra i passaggi più importanti dell'ultimo anno, l'adozione del Piano attuativo del comparto Tn 3.7, propedeutico alla realizzazione del parcheggio esterno al porto che potrebbe tornare in Consiglio comunale per l'approvazione definitiva entro breve tempo per poter dare inizio ai lavori dal 2025. "Parliamo di un investimento di circa 4 milioni di euro che, contestualmente, avrà un ritorno importante per il territorio visto che è prevista una bonifica dell'area", informa il presidente della Marina, che poi prosegue: "Abbiamo

inoltre ottenuto il permesso di costruire il nuovo Travel lift per l'alaggio e il varo delle imbarcazioni, che passa dalle attuali 300 tonnellate a oltre 500 tonnellate: i lavori inizieranno a breve e dovrebbero concludersi nel primo trimestre del 2025 per un costo stimato, sostenuto dal cantiere, di circa 3 milioni e 800mila euro. Sotto il profilo economico, sarà ossigeno puro per la cantieristica navale del territorio e permetterà alle maestranze dell'Argentario di fare un significativo passo avanti". È tramontata la parentesi della controversia che la Società è stata costretta a percorrere con l'Amministrazione Comunale insediata nel 2018, e che aveva messo in discussione la rideterminazione, bloccando i lavori e costringendo ad un contenzioso vinto dalla Marina sia davanti al TAR che al Consiglio di Stato. Dal 2023, con l'attuale Amministrazione Comunale si è instaurato un clima di rinnovata proattività reciproca. La lista dei lavori autorizzati in attesa di appalto e/o terminati è infatti lunga: via libera, ad esempio, all'adeguamento della torre di controllo, che risale agli anni '60 e "doveva essere adattata alle esigenze attuali: l'investimento destinato a questo progetto ammonta a 1 milione di euro circa", informa d'Amico. In dirittura d'arrivo è invece la realizzazione dei plessi dei servizi igienici: dei quattro

totali previsti, è stato infatti terminato per due blocchi di servizi ed è attualmente in corso di realizzazione il terzo blocco. Terminato poi l'adeguamento e la ristrutturazione della rete idrica sulle banchine molo frangiflutto, mentre è in parte già realizzato e in parte da realizzare il dragaggio interno. Autorizzata anche la sistemazione della strada di accesso al porto con nuova pista ciclabile e pedonale. "Marina Cala Galera, oltre a vantare un bilancio forte, gode allo stato attuale della fiducia delle istituzioni e del territorio, oltre che dei suoi 700 soci: una famiglia, quest'ultima, rinnovata nel tempo anche con il naturale ricambio generazionale - dichiara d'Amico -. Una squadra che quest'anno ha centrato un obiettivo ambizioso: organizzare, insieme al Circolo Nautico e della Vela Argentario (C.N.V.A.) il Campionato Europeo J70 2024, che si è tenuto lo scorso maggio. "Abbiamo potuto ospitare oltre 90 barche provenienti da circa 21 paesi, anche extraeuropei, con la presenza di oltre 500 sportivi per il periodo di una settimana - ricorda infine il presidente di Marina Cala Galera -. L'evento è stato un ritorno d'immagine eccezionale per il territorio e per la cittadinanza". Per informazioni: <https://www.marinacalagalera.com>

Le sfide green: fotovoltaico e non solo

In un contesto portuale nazionale e internazionale sempre più improntato sulle esigenze della transizione ecologica, della salvaguardia dell'ambiente e le disposizioni delle politiche green, Marina Cala Galera si dice pronta a cogliere la sfida avendo peraltro già messo in atto una serie di interventi per la tutela dell'ecosistema. "Sono stati terminati i nuovi impianti di smaltimento delle acque reflue e delle acque di sentina - fa sapere il presidente -. Non solo: a breve appalteremo anche l'impianto di riciclo delle acque interne nel porto. In fase conclusiva è poi l'iter di approvazione del sistema fisso di pompaggio delle sabbie sulla testata del molo frangiflutto". Nell'ottica della transizione, spicca in particolare l'impegno per il nuovo impianto fotovoltaico e il nuovo sistema di efficientamento energetico, che vede la Società impegnata "per un importo di circa 1 milione e 240mila euro, che vanno ad aggiungersi ai 16 milioni 500mila euro previsti complessivamente: allo stato attuale, garantiamo il 30-40% dell'elettricità grazie al parco solare della Società. L'obiettivo, grazie anche ai pannelli fotovoltaici che intendiamo installare sulle pensiline del parcheggio, è raggiungere quanto prima la soglia del 70-80%, con l'auspicio di essere presto autosufficienti al 100%", dichiara d'Amico.



670 posti barca da 6 a 50 metri

■ **POLITECNICO DI BARI** / La salvaguardia costiera per la sicurezza della navigazione e la tutela dell'ambiente marino

Protezione delle coste con metodi naturali

Verso materiali avanzati come i metamateriali per una protezione delle coste più efficace e sostenibile

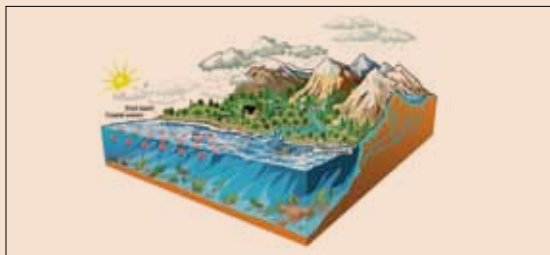
Il tema centrale della nautica non può prescindere da quello della protezione delle coste per varie ragioni che spiega Michele Mossa, professore ordinario di Idraulica del DICATECH del Politecnico di Bari.

Sicurezza della navigazione. Le coste protette riducono il rischio di pericoli derivanti dalle mareggiate e dalle correnti di elevata intensità.

Protezione delle infrastrutture portuali. Le aree costiere protette contribuiscono a preservare le infrastrutture portuali dagli effetti erosivi del mare.

Tutela dell'ambiente marino. La protezione delle coste aiuta a preservare la biodiversità marina.

Prevenzione dell'erosione costiera. Dove necessario, le tecniche di protezione delle



Forzati dalle onde, i pendoli oscillano e rilasciano la loro energia nell'acqua sotto forma di turbolenza, che viene poi dissipata in calore. Parte dell'energia può anche essere riflessa. La figura mostra il dispositivo posizionato in un ambiente costiero

coste riducono l'erosione causata da onde e correnti, mantenendo stabili spiagge e scogliere.

Valorizzazione turistica. La bellezza e la salute delle aree costiere, a cui contribuisce la protezione delle coste, sono un forte richiamo per il turismo nautico.

Economia locale. Molte co-

munità costiere dipendono economicamente dalle attività legate alla nautica. La protezione delle coste garantisce la sostenibilità di queste attività economiche.

La pressione di origine antropica (principalmente costruzioni residenziali e industriali) combinata con fattori naturali ha contribuito al

peggioramento della qualità ambientale delle aree costiere e all'innescare delle dinamiche erosive. Uno degli obiettivi del Programma Nazionale della Ricerca (PNR) 2021-2027, nell'Allegato 6 "Alimentazione, bioeconomia, risorse naturali, agricoltura, ambiente", è colmare una lacuna nella ricerca sull'erosione costiera, attraverso lo sviluppo di nuove tecnologie di basso impatto ambientale per la protezione delle coste. L'esigenza di sviluppare sistemi naturali (NBS - *Nature Based Solution*) o a basso impatto ambientale riscuote un interesse internazionale, come dimostrano le iniziative del Comitato Tecnico di Ecohydraulics dell'IAHR (*The International Association for Hydro-Environment Engineering and Research*),

presieduto dal prof. Mossa. In tale direzione si inserisce il progetto PRIN - Progetti di Ricerca di Rilevante Interesse Nazionale 2022 "Un dispositivo basato su metamateriali per l'attenuazione delle onde di gravità superficiali", che vede la partecipazione dell'Università degli Studi di Torino, col gruppo di ricerca del prof. Miguel Onorato (PI - *Principal Investigator*), del Politecnico di Bari con il LIC - Laboratorio di Ingegneria Costiera, col gruppo di ricerca del prof. Michele Mossa, e del CNR - Istituto per le Risorse Biologiche e per le Biotecnologie Marine di Ancona, col gruppo di ricerca del dott. Paolo Pezzutto. "L'obiettivo è progettare e testare in un ambiente controllato di laboratorio un dispositivo recen-

temente brevettato dal PI per attenuare le onde di gravità superficiali ai fini della protezione costiera dall'erosione. Il dispositivo si basa sul concetto di Meta Materiali, materiali solitamente disposti in schemi ripetitivi a scale più piccole delle lunghezze d'onda dei fenomeni. Questi materiali alterano le proprietà di propagazione delle onde e possono attenuare l'energia da esse trasmessa. Il progetto è principalmente sperimentale e sfrutterà le strutture sperimentali (canale ondogeno 2D e bacino ondogeno 3D) del LIC - Laboratorio di Ingegneria Costiera del Politecnico di Bari. Il laboratorio è dotato di strutture e strumentazione all'avanguardia per il rilievo e l'acquisizione delle principali quantità fisiche della modellazione costiera".

■ **ISTITUTO "FERRARIS DE MARCO VALZANI"** / A Brindisi l'istruzione professionale punta su cantieristica navale e nautica da diporto

Diportistica, la manutenzione va a scuola

Completato il primo ciclo del percorso di studi che impegna gli studenti in diversi ambiti di settore. Un'opportunità per il territorio

Brindisi respira il mare, ne trae ispirazione e lo trasforma in una fonte inesauribile di opportunità. E proprio nella città pugliese è stato completato il 1° ciclo quinquennale del nuovo indirizzo di studi Industria e Artigianato per il Made in Italy con specializzazione in Manutenzione sulle Imbarcazioni da Diporto, presso l'Istituto di Istruzione Secondaria

Superiore Ferraris De Marco Valzani - Polo Tecnico Professionale Messapia di Brindisi. "L'offerta formativa, attivata nel 2018, nasce da un'attenta analisi di contesto sui profili professionali richiesti dal mondo aziendale della cantieristica navale e della diportistica, un settore in forte espansione", spiega il dirigente scolastico Rita Ortenzia De Vito.

Il percorso di studi impegna gli studenti in diversi ambiti di settore, dalla manutenzione sulle strutture nautiche in legno e resina, con una prospettiva sullo studio dei nuovi materiali, all'intervento diagnostico e manutentivo sulla motoristica marina e sull'impiantistica di bordo, con particolare attenzione alle installazioni elettroniche e digitali di ultimissima generazione. "Grazie agli affi-



Il laboratorio scolastico di veleria e tappezzeria nautica "Messapia Vela Lab"

damenti in comodato d'uso di imbarcazioni sequestrate e confiscate alla criminalità organizzata, è stato possibile allestire un grande Laboratorio Tecnologico, con annessa un'area informatizzata destinata allo sviluppo di competenze di lettura, decodifica e interpretazione e progettazione CAD applicata alla cantieristica navale e alle imbarcazioni da diporto", spiega De Vito.

A partire dal 3° anno, inter-

pretando le vocazioni del territorio che vedono Brindisi sede di prestigiose Marine, tra cui la Lega Navale e il Marina di Brindisi, con la presenza di diportisti e velisti stanziali e di transito, nell'ambito della disciplina "Tecnologie applicate ai materiali e ai processi produttivi", è stato avviato un percorso didattico formativo in "Velieria e Tappezzeria Nautica", grazie alla collaborazione dell'azienda leader

sul territorio Velerie Montefusco di Lecce e della prof.ssa Ines Montefusco, istruttrice di vela e portabandiera della squadra italiana ai Campionati del Mondo di Match Race femminile in Spagna, Svezia e Italia. Le attività formative si svolgono in un Laboratorio allestito ad hoc, il Messapia Vela Lab, che fissa il brand dell'IISS Ferraris De Marco Valzani nella prospettiva di fare impresa.

La Scuola è partner degli Enti organizzatori dei due grandi eventi internazionali legati alla Cultura del Mare, il Salone Nautico Internazionale SNIM, le Regate Brindisi Corfù e Brindisi Valona "Proprio durante lo SNIM 2023, gli studenti hanno potuto portare 'a battesimo' la loro prima grande produzione nautica, con il varo del Catamarano MAUI, un'im-

barcazione di 6 metri, realizzata in piena pandemia su progetto di James Wharram", racconta il dirigente.

L'Istituto scolastico è partner del Network delle Professioni e della Cultura del Mare di Puglia, Protocollo d'intesa firmato nel 2022 dalla Regione Puglia, con l'obiettivo di innovare le politiche formative individuando azioni e misure dedicate alle competenze necessarie al comparto: "In un contesto così dinamico, l'Istituto sta lavorando per attivare un Corso di specializzazione in 'Saldatura subacquea', tenendo conto che già durante il percorso di studi gli studenti conseguono la Certificazione di Saldatura, e il Brevetto da Sub di 1° e 2° livello, propedeutici per poter accedere al Corso in 'Saldatura subacquea', conclude Rita Ortenzia De Vito.



Il catamarano MAUI pronto per il varo nel porto di Brindisi

■ **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO CENTRALE** / Fondi PNRR e progetti esecutivi: l'investimento sugli scali si consolida

1 miliardo di euro per i porti campani

Strutture riqualificate, attività di dragaggio, elettrificazione banchine, allungamento moli e una nuova Stazione marittima a Napoli



Il porto di Napoli

Anche nel 2024 continua il trend di crescita - con record di passeggeri registrato lo scorso anno - dei porti campani. Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia stanno beneficiando di importanti investimenti infrastrutturali finanziati dal PNRR e dal Piano Nazionale Complementare (PNC) che serviranno a riqualificare le strutture e potranno dare un importante stimolo allo sviluppo economico del territorio. I fondi a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Tirreno Centrale ammontano a circa 380 milioni di euro, di cui circa 260 milioni per Napoli e circa 120 milioni per Salerno, a cui vanno aggiunti altri 220 milioni circa destinati ad attività di dragaggio, elettrificazione delle banchine, riassetto stradali e allungamenti dei moli. "Sono tutti interventi che negli anni rafforzeranno sensibilmente l'economia della Campania", afferma il presidente dell'AdSP, Andrea Annunziata. "I nostri porti - continua - oltre a servire i mercati internazionali dell'Europa e degli Stati Uniti, sono fondamentali per l'import-export manifatturiero della Regione. La nostra programmazione incentiva

e protegge questo fondamentale asset economico dell'Italia". L'importo degli interventi finanziati è di circa 600 milioni ma in realtà sfiora il miliardo di euro se si considerano progetti esecutivi e i cantieri avviati tra la fine del 2023 e l'inizio del 2024 dall'AdSP campana, in linea con i tempi richiesti dall'Unione europea. A giugno è stato avviato il Port Community System, la piattaforma digitale unica per gestire il traffico marittimo dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia e contemporaneamente sono partiti i lavori di potenziamento delle banchine del porto di Salerno e il cantiere per il prolungamento della diga foranea del porto di Napoli, fondamentale per garantire la competitività dello scalo capoluogo di regione. A settembre invece partiranno i lavori per i collegamenti ferroviari nella zona di Levante e quelli per la realizzazione di un parcheggio sotterraneo da 150 posti nella zona di Ponente. Per quanto riguarda Castellammare di Stabia, la presenza di Fincantieri - la cui attività sarà caratterizzata da ulteriori investimenti - è garanzia del trend di crescita del settore cantieristico, sia

in termini di assistenza che di costruzione navale, con risvolti importanti sull'occupazione giovanile. Per quanto riguarda il settore turistico, a luglio ha aperto la nuova Stazione Marittima del molo Beverello del porto di Napoli, un moderno edificio di architettura sostenibile con all'interno, oltre alle biglietterie e ai servizi correlati, un antico molo borbonico del XVI secolo. Si trova in una posizione strategica, punto di sbarco non solo dei mezzi veloci che collegano Napoli con le isole di Ischia, Capri e Procida ma anche delle crociere, che quest'anno dovrebbero raggiungere la cifra record di 2 milioni di passeggeri. Numeri considerevoli, considerando che di solo cabotaggio il sistema portuale campano (quindi Napoli e Salerno insieme) vedono sbarcare e imbarcare circa 10 milioni di persone all'anno. "Il golfo di Napoli è secondo al mondo, dopo il porto di Hong Kong, per flusso di traffico navale", commenta Annunziata. "I porti di Napoli e Salerno - continua - sono tra i primi del Mediterraneo per numero di crocieristi, secondi solo a Civitavecchia. Una crescita sostenuta anche dagli investimen-



Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, Andrea Annunziata

ti continui dell'Autorità di Sistema Portuale nella sicurezza e nella tutela dell'ambiente, a tutto beneficio della credibilità e del prestigio. Il nostro territorio è ricco di storia, architettura e popolato da gente ospitale: ecco perché buona parte di quelli che visitano Pompei, o un'isola del golfo di Napoli, o un paese della costiera amalfitana in un pomeriggio di escursione durante una crociera, poi ritornano per un soggiorno più lungo, in una struttura alberghiera. Il turismo 'mordi e fuggi' diventa quindi un volano importante, dimostrando come i nostri porti contribuiscano concretamente alla vitalità dell'economia della Campania".

Un 2023 da record e un 2024 che procede sulla stessa linea

I numeri dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia sono ben più che incoraggianti: non solo hanno ampiamente recuperato il traffico pre-pandemia, superando in alcuni settori i dati del 2019, ma nel 2023 è stato registrato il record di 8,36 milioni di transiti (+9,1% rispetto al 2022), di cui 1,73 milioni di crocieristi, il 43,2 per cento in più sempre rispetto all'anno precedente. La prima metà del 2024 ha confermato questo trend, con una spiccata crescita soprattutto dei passeggeri. "I porti della Campania - ricorda il presidente dell'AdSP, Andrea Annunziata - hanno fortunatamente risentito in misura minima della crisi nel Mar Rosso, grazie anche ad un sistema di servizi orientati non solo verso l'Asia ma anche verso gli Stati Uniti".

Lottimo stato di salute dei porti campani sarà ulteriormente migliorato grazie alla pianificazione a lungo termine voluta dal Piano Regolatore Portuale, che, per Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia è in dirittura d'arrivo. Un passo fondamentale per garantire una nuova e più razionale gestione degli spazi, riallocando nuove attività, re-industrializzando o de-industrializzando aree da riqualificare. «Stiamo lavorando anche per creare nuovi spazi per la nautica da diporto, un altro pezzo di un'economia portuale multifunzionale», aggiunge Annunziata.

Non meno importante inoltre è l'attenzione per l'ambiente che, grazie all'AdSP, si sta traducendo nel progetto (già in fase esecutiva) per l'elettrificazione delle banchine di Napoli e Salerno al costo complessivo di circa 46 milioni. Grazie alla tecnologia del "cold ironing", che permette alle navi mercantili e passeggeri di spegnere i motori durante le soste portuali allacciandosi alla rete elettrica di terra, è previsto un impatto significativo sull'inquinamento. L'infrastruttura dovrebbe essere pronta entro il 2026 e interesserà tre attracchi alla stazione marittima delle crociere del porto di Napoli e un attracco alla stazione marittima delle crociere di Salerno. "I porti di oggi - continua Annunziata - devono lavorare su due aspetti chiave per garantire lo sviluppo economico: la sicurezza e l'ambiente, ovvero la capacità di garantire il massimo della sicurezza sul lavoro, il massimo della sicurezza delle persone che transitano in un porto e infine la capacità di produrre economia inquinando il meno possibile".

Per finire, la cultura. Su incarico dell'AdSP, il presidente della Fondazione Museo Nazionale dell'Emigrazione Italiana, Paolo Masini, sta ultimando un progetto per realizzare nell'antico edificio monumentale dell'Immacolatella Vecchia, nel porto di Napoli, un museo dell'emigrazione sul modello di quello del porto di Genova. "Creeremo un grande polo museale - spiega Annunziata - con l'obiettivo di far conoscere i nostri porti a tutto il mondo. Tra l'inizio del Novecento e il primo Dopoguerra dal porto di Napoli sono partiti milioni di persone provenienti da tutto il Meridione, tra questi, alcuni futuri capitani d'industria, fondatori di aziende diventate le multinazionali di oggi. Per dirne uno, Amedeo Giannini, fondatore della Bank of America con Lionello Perera. La storia dell'emigrazione meridionale è un patrimonio immenso che va valorizzato e fatto conoscere sia ai cittadini che ai turisti".

■ **HONDA MARINE** / Il colosso nipponico, dal 1964 nel mondo della nautica, per presentare il suo nuovo motore top di gamma ha scelto l'Italia

BF350, performance e rispetto dell'ambiente

L'innovazione tecnologica al servizio della creatività e della sostenibilità, senza dimenticare il Dna racing di famiglia

Motociclette, scooter, automobili, motori fuoribordo, prodotti garden-agri-industry, aeroplani per trasporto privato, robotica. Elevata qualità ad un prezzo accessibile, tecnologie avanzate e innovazioni capaci di rispettare l'ambiente. Con oltre venti milioni di prodotti all'anno, ben 440 consociate ed affiliate e 120 stabilimenti di produzione presenti in 29 Paesi, Honda Motor Company Ltd, fondata a Tokyo nel 1948, è il primo costruttore di veicoli al mondo. Un marchio leggendario dall'indole racing che ha contribuito fortemente a scrivere la storia del Motorsport grazie all'impegno ufficiale in tutte le principali competizioni motoristiche mondiali. Honda investe in Ricerca e Sviluppo oltre il 5% del proprio fatturato globale perseguendo i più alti standard di sicurezza passiva, attiva e formazione, al fine di assicurare il benessere dei clienti e della società. In Italia Honda è presente con la filiale commerciale di Roma (Honda Motor Europe Ltd. Italia), con i reparti Sales, After-sales, Business Planning e Business Communication, e lo stabilimento produttivo di Atessa-Chieti (Honda Italia Industriale S.p.A.). La sede romana ospita anche, in un'ala dello stabile, la divisione italiana della Honda R&D, che si occupa dello studio e sviluppo dei futuri prodotti (moto e scooter) della casa del Sol Levante. Reinventare le convenzioni: è la filosofia di Soichiro Honda, il fondatore dell'azienda giapponese. Nel 1964 Honda introduce nel mondo della nautica il primo fuoribordo 4 tempi nato da un'incredibile e geniale innovazione. All'epoca, sul mercato, esistevano solo motori a 2 tempi, ma ancora una volta Soichiro Honda decise di andare contro ogni consuetudine ideando dei propulsori più affidabili e di gran lunga più puliti: "In acqua si coltiva il riso, i pesci vivono in acqua. Non voglio



inquinarla, non mi importa se tutti gli altri producono motori a due tempi. Honda deve farli a quattro tempi". Fu un azzardo, ma il rischio venne subito ripagato. Il marchio Honda Marine diventa ben presto un punto di riferimento per la nautica da diporto in tutto il mondo in grado di vantare una serie di primati unici nella produzione di motori fuoribordo. Nel 1997 è il primo produttore di fuoribordo a quattro tempi a raggiungere una produzione totale di 500.000 unità realizzate nello stabilimento Honda di Hosoe, in Giappone, mentre nel 1998 è il primo brand a realizzare un motore a 4 tempi con oltre 100 cavalli

di potenza. Al centro dell'attività di Honda Marine c'è sempre il cliente con le proprie necessità e il rispetto dell'ambiente. Questa "dottrina" ha permesso di sviluppare tecnologie all'avanguardia, come il BLAST™, Boosted Low Speed Torque, la coppia a bassa velocità incrementata, oppure il VTEC™, il sistema di controllo elettronico dell'alzata e della fasatura variabile delle valvole, insieme all'ECOMO, il dispositivo di gestione dell'ottimizzazione del carburante e al PGM-FI, l'alimentazione ad iniezione elettronica. Innovazioni che, oltre a rendere i motori ancora più performanti e affidabili, permettono di

realizzare prodotti efficienti e estremamente puliti per i nostri mari.

Il mercato italiano

È tra i più vivaci e importanti al mondo per lo stile, la creatività e i cantieri dallo spiccato e sapiente tocco artigianale. È il mercato italiano della nautica da diporto, un settore che, dal punto di vista commerciale, negli ultimi anni ha vissuto momenti complessi e carichi di sfide. La pandemia ha messo a dura prova il mercato, ma oggi la domanda ha raggiunto picchi insperabili fino alla stagione precedente. Parallelamente l'offerta ha dovuto affrontare una serie di problemi per man-

tenere il passo e soddisfare l'aumento delle richieste di prodotti a causa della difficoltà nel reperire le materie prime. Honda Marine ha saputo reagire prontamente, merito anche di una rete commerciale molto forte, radicata sul territorio, e capace di rispondere con efficacia all'emergenza adattandosi rapidamente alle mutate esigenze del mercato. Una reazione decisa, anche e soprattutto, di carattere commerciale, con l'ideazione di iniziative finanziarie proficue e vantaggiose, nonché al lancio di numerose novità a livello di prodotto. A partire dalle nuove colorazioni disponibili, grazie all'introduzione sulla gamma V6, della livrea Sporty White. Emblema della creatività tutta italiana, sottolinea il carattere sportivo dei motori Honda Marine. Rinnovata anche la famiglia L4, ovvero i motori fuoribordo di fascia media, con i nuovi modelli BF115, BF135 e BF150. Svelati i nuovi battelli 4XC Design, imbarcazioni progettate appositamente per i fuoribordo del marchio giapponese e realizzate presso i famosi cantieri nautici Ranieri International dotate di un set-up esclusivo per soddisfare ogni esigenza da diporto insieme all'introduzione di tre RIB. Non solo, il 2023 è stato un anno davvero

memorabile per la storia del brand Honda Marine e, in particolare, per Honda Marine Italia. Il mercato italiano, grazie alla notevole espansione registrata a partire dal 2020, è stato scelto per la presentazione in anteprima mondiale del nuovo motore ad architettura V8 da 5 litri in grado di erogare una potenza di 350 cavalli. Il top di gamma, Honda Marine BF350, un motore che sfrutta una serie di innovazioni tecnologiche per ottimizzare il consumo di carburante senza comprometterne le performance. Un motore destinato a fissare inediti standard per i fuoribordo moderni ad alte prestazioni. La tecnologia più avanzata, espressione della migliore tradizione Honda e dell'ingegneristica giapponese, garantisce il perfetto equilibrio tra elevate performance, bassi consumi e massima affidabilità. Honda Marine BF350 è stato premiato con il celebre riconoscimento Red Dot Design Award 2024 per il carattere innovativo delle linee moderne e delle forme essenziali impreziosite da dettagli raffinati come i loghi 3D e gli inserti cromati che infondono un senso di eleganza e di integrazione con l'ambiente marino attraverso uno stile semplice, pulito ed elegante. Ma per Honda Marine essere grandi non significa poter riposare sugli allori. Al Salone Nautico Internazionale di Genova 2024, in programma dal 19 al 24 settembre, la casa di Tokyo punterà al consolidamento dei risultati sin qui raggiunti e allo sviluppo di nuove partnership tecnologiche e cantieristiche. Una strategia capace di aprirsi a nuovi sviluppi e che, nell'immediato futuro, preparerà il terreno alle novità che arriveranno. Honda Marine vi aspetta al Padiglione B e in acqua, dove saranno presenti ben dodici imbarcazioni in prova, tutte equipaggiate con i motori della gamma BF150, BF250 e BF350.



XEROMER

Noi siamo una startup innovativa nata il 13 maggio 2022 che ha nel suo bagaglio una ventina di brevetti registrati in Italia su soluzioni tecnologiche di grande impegno ecologico e ha il core business nella crittografia e nelle monete digitali. Nel libro che parlava dei miei brevetti, scritto in Italiano, vi è una presentazione di alcuni dei nostri brevetti. Aggiungo che nel 2024 abbiamo registrato altri 5 brevetti in attesa di approvazione. Uno dei nostri brevetti più importanti è quello per fare galleggiare le imbarcazioni. Tutti conoscono il Principio di Archimede, ovvero che un corpo immerso in acqua riceve una spinta verso l'alto pari alla massa dell'acqua spostata. Corpi più leggeri, come il legno, galleggiano e corpi più pesanti, come il ferro, vanno a fondo. Le navi moderne non sono più in legno, ma il peso complessivo della struttura e di tutte le cavità con aria, come le cabine, porta a far galleggiare le barche anche con struttura in ferro o alluminio.

Come fare per far galleggiare le barche? Impedire all'acqua di entrare nelle cabine. La nostra idea è molto semplice, utilizzare un sistema di AIR_BAG, già noto nel settore automobilistico, in modo che si gonfino enormi palloni, a comando manuale o in automatico, escludendo così che possa entrare l'acqua. Non è un vero brevetto, ma un modello di utilità, dove viene applicato in un settore nuovo un principio già noto in altri settori. La rivendicazione prevedeva anche di avere degli airbag lungo i bordi esterni dell'imbarcazione, che, gonfiandosi porta a una maggiore stabilità al ribaltamento laterale, come un trimarano rispetto allo scafo singolo. Purtroppo le mie vicende personali hanno provocato una mia dimenticanza e quindi non ho fatto correttamente il rinnovo del pagamento per il mantenimento in vita del suddetto modello di utilità.

Non sto a rivendicare royalties sul suddetto brevetto, anzi invito a finanziare la costruzione del prototipo, ma vorrei sottolineare come molte persone abbiano fatto di tutto per ridurmi in miseria, parenti, avvocati, notai ingegneri. Un sottobosco politico e un comitato di affari. Ce ne sono tanti. C'era un presunto piano fabbricativo in cui il Comune di Scandicci, dove sorgeva la villa di proprietà della mia famiglia, con trucchi al limite della legalità ci imponeva da 20 anni di pagare le tasse come terreno fabbricativo di campi che dovevamo tenere puliti perché non prendessero fuoco. Sono arrivati addirittura a ridere della tragica morte di mia moglie.

Adesso tutti parlano del naufragio del panfilo dei miliardari. Il popolo ignorante sorride sarcastico, così muoiono anche loro! La faccenda è complicata. Adesso bisogna sgombrare la mente da interessi di parte. *Timeo danaos et dona ferentes* diceva Virgilio nella sua Eneide. La gente festante portava in città il cavallo di Troia col manipolo di soldati nella pancia. Il popolano Tersite aveva una voce sgraziata che invitava a finire la guerra. Per citare navi più recenti sull'inaffondabile TITANIC hanno seguito a ballare e sentire la musica fino alla tragedia. Molto spesso ognuno è geloso del suo orticello. Soluzioni di autobus che ci sono a Bologna non si prendono a Firenze. Basta guardarsi in giro e si trovano, a Venezia come a Vienna, a Roma come a Genova, soluzioni innovative. Ma il desiderio di far parte di un club che, con false gare di appalto porta comunque a far vincere il predestinato porta a un'omertà che getta sul lastrico chi parla. Aziende che venderebbero migliaia di metri cubi di cemento o di acciaio non rispondono alle mie lettere. Sanno che se tradiscono il club è finita per loro.

Torniamo alle navi. Torniamo al panfilo dei miliardari. Sento dalle notizie del telegiornale che hanno individuato un marinaio negligente. Avrebbe potuto l'adozione del mio brevetto evitare la tragedia? Non so come andrà a finire. Rimborsi milionari. Adesso, voi che avete una barca pensate che la famiglia a bordo poteva essere la vostra. Un sistema automatico potrebbe evitare anche la precisa volontà di affondare la barca. Un doppio

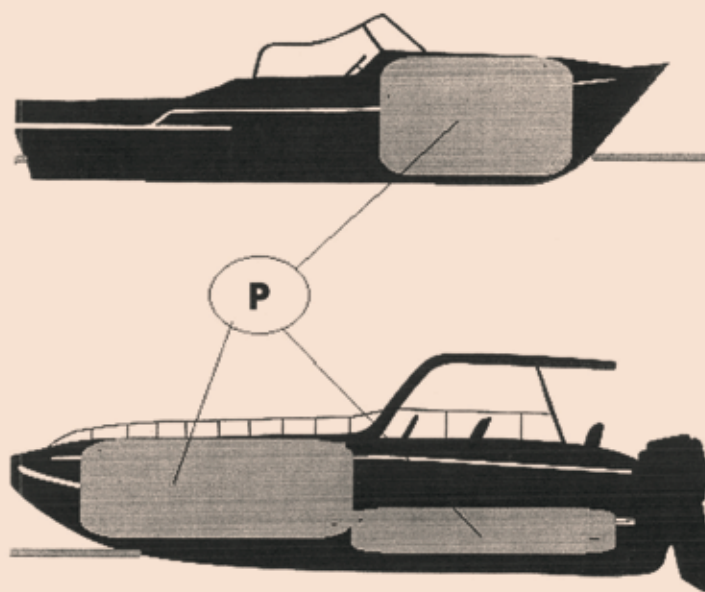
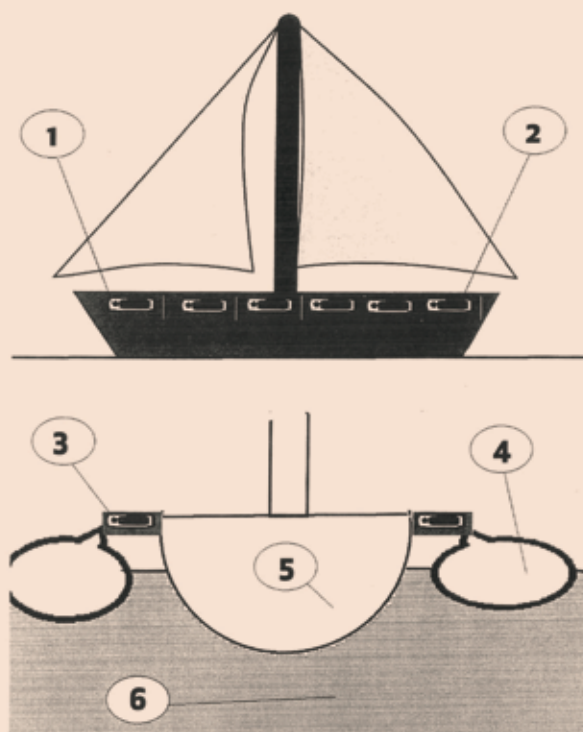


sistema, sia di air bag interni che esterni potrebbe rendere sicuri? Questo era stato previsto nella suddetta domanda di brevetto. Un sistema di energia elettrica ausiliaria per evitare il blocco di tutti gli automatismi? Certo, siete liberi di danzare e suonare come sul Titanic. Poi magari fanno un film sulla vostra vicenda.

Il mondo si divide in due, chi disprezza i bambini africani, gli alluvionati italiani o del Pakistan, i morti per gli incendi provocati da criminali, e Chi, viene da un altro Pianeta, dove i patti si rispettano e le persone si rispettano. Adesso stanno raccontando la storia della società che ha gestito l'energia elettrica in Italia dal 1962. Si sono dimenticati di dire che la famosa alluvione di Firenze del 1966 fu dovuta alla politica aziendale. L'acqua nell'impianto idroelettrico era il Capitale. Hanno avuto paura di svuotare le dighe e poi hanno aperto all'ultimo momento. Una valanga di fango che ha inondato la città. I gioiellieri del Ponte vecchio che cercavano anelli e collane in mezzo al fango. La storia siamo noi.

In attesa di una cortese risposta porgiamo i migliori auguri per il 2025. Come dicono gli inglesi, all the best.

Ing. Roberto Montelatici
CEO di XEROMER SRL





L'innovazione incontra la tradizione nel nuovo Porto Carlo Riva

Un'esperienza unica
nel Golfo del Tigullio

253 posti barca fino a 60 m

RAPALLO

+39 0185.472155 | +39 331.8095707 | VHF 09
44°20'47"N | 009°14'02"E

ormeggi@marineargo.it | www.portocarloriva.it



FIDIM