

# Rixi: “Entro la fine del 2024 riforma dei porti in dirittura d’arrivo”

Il Viceministro conferma l’idea di sottoporre il controllo delle AdSP ad una Spa pubblica e centralizzata, in grado di definire la strategia e abilitata ad acquisire anche partecipazioni in ambito internazionale

di Francesco Bottino

**Genova** - Nonostante l’iter sia solo ai primissimi passi, emerge con crescente dovizia di particolari il profilo della riforma portuale che il Governo ha in mente, e che – secondo il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi – si potrà portare ‘a casa’ entro la fine del 2024: le varie authority locali dipenderanno da un’unica società pubblica nazionale (sul modello della spagnola Puertos del Estado), a cui spetterà la definizione di una strategia organica degli investimenti infrastrutturali. Un’entità che avrà sempre come azionista di controllo lo Stato, ma che potrà aprire il capitale a soci minoritari di altra natura e che, a sua volta, potrà acquisire partecipazioni in società di gestione portuale a livello internazionale.

La cornice del quadro era [già stata tracciata nei mesi passati](#), in varie occasioni, dallo stesso Rixi, ma ora iniziano ad essere visibili ulteriori dettagli dell’immagine, anche se – come il Viceministro ha avuto modo di ricordare durante il Forum Shipping & Intermodal Transport organizzato da Secolo XIX e The MediTelegraph all’Acquario di Genova – “il Governo non è fatto solo da me, quindi bisognerà trovare una quadra al suo interno, poi passare per il dibattito parlamentare attraverso cui fare sintesi delle istanze che giustamente gli stakeholder hanno espresso ed esprimeranno nei prossimi mesi”. Come a dire che un conto è quello che Rixi, in qualità di Viceministro, può aver delineato come ipotesi di partenza della riforma, un conto è quello che sarà l’esito di un procedimento articolato, in cui gli interessi in campo sono molteplici. Più sicuro, l’esponente leghista, è stato invece riguardo alle tempistiche: “Ci siamo dati un anno, un anno e mezzo al massimo, ma penso che entro la fine del 2024 potremo già iniziare a vedere qualcosa di questa riforma”.

Chiarito ciò, Rixi ha dimostrato di avere le idee già abbastanza chiare (del resto, il tema è tra i più dibattuti ultimamente dagli esponenti del cluster nazionale), iniziando il ragionamento da un concetto: “Gli investimenti sulle banchine e quelli



sulla rete terrestre, stradale e ferroviaria, devono procedere in modo armonico, altrimenti rischiamo di trovarci i porti pieni di container che poi non sappiamo come portare a destinazione”.

Per tale ragione, “è necessario un ente nazionale in grado di definire un indirizzo strategico per il sistema portuale, che prenda spunto dal modello spagnolo ma che sia in grado di valorizzare le peculiarità del Belpaese”.

Secondo il Viceministro, il controllo azionario di questa Spa centralizzata da cui dipenderebbero le Autorità di Sistema – il cui compito sarebbe quello di implementare la vision con azioni concrete sul territorio, fungendo anche da ‘cerniera’ con le comunità locali – dovrebbe sempre restare saldamente nelle mani nello Stato, “ma nulla ci vieta di immaginare che il capitale possa essere aperto a soci di minoranza da individuare in quei soggetti, come entità statali dei Paesi confinanti, che potrebbero avere un interesse diretto ad utilizzare i nostri porti per la loro supply chain. Una soluzione del genere potrebbe contribuire a consolidare rapporti duraturi e anche più fluidi trasparenti (il riferimento è alle attuali frizioni, soprattutto con Austria e Francia, sui

valici alpini di confine; ndr)”.

Inoltre, per Rixi, questa nuova Spa statale dei porti, dovrebbe anche essere in grado di rilevare quote di società di gestione delle banchine a livello internazionale, in caso ciò possa essere utile a consolidare l’efficienza del nostro sistema logistico a supporto dei flussi commerciali in import-export. “D’altra parte PSA, solo per citare un esempio, fa esattamente questo” ha ricordato il politico genovese. La direzione che il Governo sta indicando sembra quindi piuttosto chiara, anche se molti aspetti devono ancora essere affrontati. Tra questi c’è sicuramente la forma giuridica delle attuali AdSP, che secondo Fabrizio Vettosi, Managing Director di VSL Club e moderatore di uno dei panel del convegno, dovrà essere per forza di cose quella di Spa a controllo pubblico: “Se la nuova società centrale sarà l’ente controllate, ci dovranno essere delle controllate che sono le Autorità di Sistema, la quali per forza a quel punto dovranno trasformarsi in società per azioni”.

Un dubbio che per ora è rimasto tale, poiché Rixi, a cui di fatto il ragionamento di Vettosi era rivolto, in quel momento aveva già lasciato la sala per altri impegni. In ogni caso il dibattito è proseguito > 13

&gt; 12

con gli interventi di Rodolfo Giampieri, Presidente di Assoportisti, che si è detto convinto della necessità di una strategia nazionale per i porti, e del Commissario Straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Piacenza, secondo cui la riforma deve concentrarsi su 3 aspetti: "Operatività, rapporto tra authority e Governo centrale e rapporto tra authority e territori".

Il Presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale Mario Sommariva ha invece espresso qualche riserva sull'opportunità di coinvolgere le authority in un processo di riforma così radicale e pervasivo proprio in questa fase: "Gli enti devono spendere complessivamente 5 miliardi di euro entro il 2026 per non perdere le risorse, quindi penso sia prioritario concentrarsi su questo, per il momento". Dopo di ch , lo stesso Sommariva ha ammesso che un intervento per ridurre il peso della burocrazia sarebbe necessario. Ma non solo di riforma portuale si   parlato al forum de Il Secolo XIX: diversi esponenti di rilievo del mondo marittimo nazionale, tra cui Stefano



Messina, Presidente di Assarmatori, l'avvocato doganalista Sara Armella, Luigi Merlo (Federlogistica), Marco Conforti (Presidente di PSA Italy) e Paolo Pessina, Presidente di Assagenti,

si sono confrontati – con la moderazione di Fabrizio Vettosi – sulla dinamiche del mercato marittimo e sull'impatto che le recenti tensioni geopolitiche stanno avendo sullo shipping.

**FEREST SHIPPING**  
agenzia marittima - casa di spedizioni



**FEREST SHIPPING**   una societ  specializzata in spedizioni marittime nazionali ed internazionali.

- Fondata nel 1998 da un gruppo di operatori di lunga esperienza nel campo delle spedizioni marittime e terrestri, copre con la propria organizzazione l'intero ciclo del trasporto.
- FEREST SHIPPING vanta inoltre una lunga esperienza nel campo della Operazioni Doganali.
- Dal gennaio 2011 entra a far parte del gruppo logistico internazionale FEREST / MOVEST con l'obiettivo di proporre alla propria clientela una ampia gamma di qualificati servizi logistici, di trasporto e di consulenza a costi competitivi.

**Sede Legale ed Operativa:**

Via Marano, 1 Porto Nogaro - SAN GIORGIO DI NOGARO (UD)  
Tel. +39 0431 66107 - Fax +39 0431 629207  
info@ferestship.com  
www.ferestship.com

**Ufficio locale - Sede di Monfalcone:**

Via Timavo 69/8 - Portorosega  
34074 Monfalcone (GO)  
Tel. 0481 40903  
Fax 0481 40903

&gt; 21

sui mercati mondiali e di una maggiore omogeneità di regole tra le diverse Autorità di Sistema Portuale. Chiediamo infine condizioni idonee a operare in un contesto concorrenziale secondo le regole di mercato, rimuovendo tutti quei vincoli e condizionamenti che lo impediscono”, ha riassunto infine il Presidente di UNIPORT, sottolineando come l’auspicio principale sia che la riforma dei porti in cantiere “preveda regole uniformi che diano indicazioni precise a tutti i Presidenti di AdSP, che altrimenti seguono strade diverse creando confusione per le imprese che operano nei diversi porti”.

Un punto di vista condiviso da Musumeci che nella prima parte del suo intervento ha, infatti, rimarcato come il Paese abbia



Edoardo Rixi



Nicola Carlone

bisogno “di una governance che metta in relazione pubblico e privato, di sicurezza e di superare l’incertezza nelle norme vigenti. I porti ora si trovano al centro della sfida di creare una capacità innovativa in termini di sostenibilità ambientale, coniugandola con il processo di crescita economica e sociale. E la competitività da questo punto di vista si gioca anche sui dragaggi, che oggi per essere conseguiti sono sottoposti a procedure ambientali estenuanti”. Evidenziando il fatto che il mare oggi è tornato al centro della scena, il ministro ha poi dichiarato: “Il mare è destinato ad essere il nuovo motore di crescita per alcune filiere delle regioni del Sud, favorendo un processo che può accorciare il divario fra le due Italie e quindi migliorare tutto il Sistema Paese”.

Un tema, quello della crescita e della competitività, rilanciato anche da Rixi, il quale si è concentrato inizialmente su quelli



Legora De Feo

che, a suo modo di vedere, sono i problemi strutturali su cui deve intervenire la riforma della portualità: “C’è un tema di mancanza di pianificazione e gestione dei processi a livello centrale e ce n’è un altro di incapacità di penetrazione nei mercati internazionali. Abbiamo la necessità di essere ‘aggressivi’ sul mercato internazionale, come riescono ad essere altri Paesi da noi. Per fare questo è necessario dotarsi di una società pubblica che sia in grado di fare investimenti anche all’estero e va, quindi, superata la struttura dell’Autorità di Sistema Portuale come ente pubblico non economico. Va recuperata la specialità con la quale erano nate le Autorità Portuali con la riforma 84/1994. Servono regole e strumenti flessibili in base alle dinamiche di mercato, adattabili alle diverse condizioni. Dobbiamo diventare protagonisti, senza subire in modo passivo gli investimenti esteri nei trasporti, per evitare di perdere il controllo sulla catena logistica”.

E a questo proposito, il Viceministro ha anche spiegato come l’obiettivo per l’Italia debba essere quello di abbandonare il ruolo di co-protagonista nel Mediterraneo, per diventare, invece, il secondo pilastro logistico in Europa. “Per modificare la posizione di un Paese, però, non basta un Ministero o un Governo, ma è necessario che il Paese stesso creda in una prospettiva di crescita economica basata sulla capacità delle proprie linee logistiche”, ha dichiarato l’esponente della Lega. Venendo, infine, al tema delle concessioni, Rixi ha specificato che, “per quel che concerne i canoni, abbiamo approvato una norma che, considerato che siamo un paese ‘anarchico’ oggi viene diversamente interpretata da alcune Autorità di Sistema Portuale. Per quel che riguarda la regolamentazione delle concessioni, vanno previste regole che non siano più complesse di quelle dei nostri competitor, altrimenti non possiamo essere concorrenziali con altri Paesi sul mercato”.



Messina, Musumeci, Sisto

# Assegnate 5 nuove concessioni a Ravenna

I beneficiari, già presenti nelle stesse aree, sono Alma Petroli, SOCO, Bunge Italia, Yara Italia e Marcegaglia Carbon Steel, mentre la durata dei contratti varia da 12 a 20 anni



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Centro Settentrionale ha aggiudicato 5 nuove concessioni portuali relative allo scalo di Ravenna, come riportato in un documento [pubblicato oggi \(7 dicembre; ndr\) in Gazzetta Ufficiale Europea](#) (dovrebbe trattarsi, in tutti i casi, di rinnovi, poiché gli operatori aggiudicatari disponevano già delle stesse aree nel porto romagnolo).

Nello specifico, Alma Petroli Spa si è aggiudicata "l'area del pubblico demanio marittimo sita a Ravenna, sponda sinistra del Canale Candiano via Baiona, costituita da banchina portuale di mq. 5379 dotata degli arredi previsti, quali bitte per l'ormeggio, scalette di risalita e parabordi, priva delle attrezzature di proprietà del concessionario attuale per il carico e lo scarico delle merci". La durata del nuovo titolo è di 14 anni e il valore totale della concessione ammonta a 1,12 milioni di euro, rispetto ad un valore inizialmente stimato di 1,6 milioni.

SOCO Spa si è invece aggiudicata, per 16 anni e 1,55 milioni di euro (valore inizialmente stimato 1,94 milioni), "l'area del pubblico demanio marittimo sita a Ravenna, in sinistra Pialassa Piombone costituita da banchina portuale di mq. 10.199,20 dotata degli arredi previsti, quali bitte per l'ormeggio, scalette di risalita e parabordi, priva delle attrezzature di proprietà del concessionario attuale per il carico e lo scarico delle merci". È andata invece a Yara Italia, per 14 anni e 1 milione di euro (1,4 milioni il valore inizialmente stimato), "l'area di pubblico demanio marittimo sita a Ravenna, in sponda sinistra del Canale Candiano via Baiona" costituita da banchina portuale di mq. 5.353,65 dotata degli arredi previsti, quali bitte per l'ormeggio, scalette di risalita e parabordi, priva delle attrezzature di proprietà del concessionario attuale per il carico e lo scarico delle merci". Bunge Italia si è aggiudicata "l'area del pubblico demanio marittimo sita a Ravenna, in sponda sinistra del

Canale Candiano via Baiona, costituita da banchina portuale di mq. 9.786,00 dotata degli arredi previsti, quali bitte per l'ormeggio, scalette di risalita e parabordi, priva delle attrezzature di proprietà del concessionario attuale per il carico e lo scarico delle merci" per 12 anni, a fronte di 1,75 milioni di euro (2,92 milioni il valore inizialmente stimato).

Infine, "l'area del pubblico demanio marittimo sita a Ravenna, in sponda sinistra del Canale Candiano via Baiona, costituita da banchina portuale di mq. 25.690,00 dotata degli arredi previsti, quali bitte per l'ormeggio, scalette di risalita e parabordi, priva delle attrezzature di proprietà del concessionario attuale per il carico e lo scarico delle merci" è stata assegnata per 20 anni a Marcegaglia Carbon Steel, con un contratto di concessione del valore di 7,67 milioni di euro (a fronte di un valore inizialmente stimato di 7,67 milioni).

F.B.

# Continuerà a navigare a lungo il 'blu senza fine' dei Fratelli Morandi

Celebrati dal cluster territoriale e nazionale i primi 110 (e lode) anni di attività del longevo gruppo marittimo-portuale di Ancona nel segno di Renato, prematuramente scomparso 10 anni fa, padre dell'attuale governance della quarta generazione formata da Chiara e Andrea

**Dal nostro inviato**  
**Angelo Scorza**

**Ancona** – Una festa non chissosa ma elegante, organizzata meticolosamente nei minimi dettagli da tempo e perfettamente riuscita, per celebrare un momento che non capita tutti i giorni nella storia di un'azienda; specie in Italia, dove il tasso di mortalità delle PMI è superiore a quello di natalità; specie se impegnata nello shipping e nella portualità, settore dove le professioni specializzate rischiano di essere assorbite o prevaricate dall'evoluzione dei mercati, con l'incedere aggressivo degli operatori globali; specie ad Ancona, territorio socio-economico dalle vaste potenzialità che però spesso fatica ad esprimerle in pieno, anche per il mancato riconoscimento plebiscitario di una leadership assoluta da capoluogo di una regione che coniuga matrici quasi diverse etnicamente, da Ascoli a Pesaro, come le Marche; e, infine, specie – ed è questa la nota di merito maggiore – se resta intatta per oltre un secolo abbondante la piena identità familiare come unica proprietà.

Non abbiamo tenuto a memoria il conto delle imprese storiche ancora attive nel marittimo che siano ultracentenarie nel nostro Paese, evolvendosi naturalmente dalla primigenia 'ditta' ad una forma moderna, articolata e multi-task di società attiva su più fronti e con ruoli diversi e complementari; ma dubitiamo che, superate le due cifre della decina, si vada molto in là.

Dunque onore al merito alla Fratelli Morandi di Ancona, fondata nel 1913 da Gustavo per i suoi 4 figli, di cui Corrado fu quello a succedergli al comando, e che oggi, nel 2023 – 110 anni dopo, ovvero 'un secolo + IVA', adeguandosi ai



I giovani dell'ITS

cambiamenti fragorosi nel frattempo occorsi – è ancora guidata dai Fratelli Morandi del XXI secolo, Chiara e Andrea, i quali portano avanti la continuità aziendale anche nel nome del loro beneamato padre.

Renato Morandi (1952-2013), figura carismatica e conosciutissima ben oltre i confini del territorio dorico, prematuramente scomparso 10 anni fa a soli 61 anni, ma comunque capace di lasciare un segno forte e tangibile, non solo come eredità alla sua progenie e discendenza diretta, ma allargato a tutta la port & shipping community locale, nazionale ed estera, come testimoniato dalla vasta presenza alla celebrazione.

Allo scenografico Seebay Hotel di Portonovo, resort di lusso posto a picco sotto al meraviglioso promontorio del Conero, sono intervenuti ospiti numerosi (e qualificati) certamente, bensì limitati a 250, poiché non era intendimento della proprietà fare una festa pletorica o troppo rumorosa.

Esattamente come è nello stile di famiglia, che dunque riverbera anche nella conduzione aziendale; qualità piuttosto che quantità, il tutto all'insegna di quello slogan, colorato del cromatismo naturale dell'ambiente naturale in cui si muove l'attività del Gruppo Morandi – il blu del mare – che, esattamente come gli oceani, è senza fine, dunque 'endless'.

Come conta di essere senza fine il futuro di questa società che, senza ancora pensare alle generazioni future che saliranno in plancia per andarne al timone – Chiara e Andrea a questo proposito sono ancora due fanciulli dello shipping: lunga vita alla loro professionalità di imprenditori e manager! – nondimeno si pone in una prospettiva da qui a +infinito, come si direbbe in matematica.

Dunque la non fastosa ma raffinata, eppure molto > 26



Il Rettore Gregori

&gt; 25

coinvolgente cerimonia del 1° dicembre, svoltasi secondo un copione millimetrica e concentrata in un paio di ore di intrattenimento complessivo, a precedere il gala dinner, ha visto salire sul palco anconetano di Portonovo, ciascuno con uno spazio relativamente breve ma molto incisivo, protagonisti di natura, foggia e calibro diversi.

La serata è stata introdotta da un video emozionale – poi riproposto al termine, quando maggiore era la consapevolezza circa i suoi contenuti da parte del pubblico in sala - con all'inizio il rumore di fondo del mare, *leit motiv* dell'attività dei Morandi, ed una bottiglia simbolica contenente il messaggio dell'evento.



Saliti sul palco, Chiara e Andrea Morandi, in qualità di 'padroni di casa', hanno dato il loro benvenuto ai presenti, prima che il conduttore introducesse il momento dei saluti istituzionali da parte delle autorità presenti: il Presidente della Giunta della Regione Marche, Francesco Acquaroli, il Vice Sindaco di Ancona, Giovanni Zinni; il Prefetto (uscente) di Ancona, Darco Pellos; il Presidente della Camera di Commercio unificata delle Marche, Gino Sabbatini, nell'assenza forzata e inopinata – causa motivi logistici di sciopero dei mezzi pubblici - del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Vincenzo Garofalo.

Tra gli altri ospiti intervenuti da fuori Ancona, *Ship2Shore* ha notato le presenze di Antonio Barbara di HHLA Italy Trieste, Luca Brandimarte di Assarmatori, Francesco Beltrano di Confitarma, Gaudenzio Parenti di ANCIP, Luca Abatello e Alexio Picco di Circle Genova.

Tutti gli intervenuti sul palco hanno concordato sul ruolo forte e decisivo dei Morandi nel portare avanti, con contributi tangibili sotto il profilo dell'occupazione, ma anche dell'innovazione e formazione professionale, il sostegno dell'economia portuale, perché lo scalo dorico è e sempre restare un asset fondamentale nell'economia non solo della città ma anche della regione e dell'arco adriatico centrale.

Chiusa la parte degli interventi istituzionali è stato il momento del clou di serata, un intenso talk show con tre ospiti d'eccezione, ognuno di loro rappresentativo a modo suo. Il format è stato scelto per 'raccontare' i 110 anni del Gruppo in modo non convenzionale ma piuttosto colloquiale, autorevole ma al tempo stesso affettivo, lasciando emergere storie, spunti di riflessione, suggestioni e ricordi da parte di chi ha avuto modo di conoscere - e in molti casi > 27



Chiara e Andrea Morandi



Chiara e Andrea Morandi

&gt; 26

affiancare con il proprio lavoro, il proprio ruolo e la propria amicizia - la storia del Gruppo e anche di Renato Morandi. Affidata al moderatore la parte del narratore, con breve excursus sulle tappe principali della lunga storia del Gruppo, sono intervenuti nell'ordine: Gloria Lucarini, oggi consulente del Gruppo Morandi, già primo Segretario Generale della neo-costituita Autorità Portuale di Ancona nel 1996 e fino al 2004, ingegnere 'innamorato' dell'economia portuale, la quale oggi lavora quale consulente esterna del Gruppo Morandi; l'Ammiraglio Giovanni Pettorino, già Comandante della Capitaneria di Porto di Ancona tra 2010 e 2013, quindi Commissario Straordinario dell'AdSP di Ancona tra luglio 2021 e marzo 2022, la cui frequentazione di Renato Morandi è stata concentrata alla partecipazione di questi, quale rappresentante degli agenti marittimi locali, ai Comitati Portuali; *last but not least*, collegato in remoto per un impedimento dell'ultima ora, Umberto Masucci, Presidente International Propeller Club Nazionale da una decina di anni, e dunque collega di Renato Morandi, che abbracciò il Chapter marchigiano da giovane, in questo consesso, e soprattutto nel ruolo di interlocutore diretto quale agenti marittimi, ricordando che già nel 1974 la Flotta Lauro, da lui rappresentata, scalava il porto di Ancona con navi mercantili cariche di fosfati.

Il primo giro di domande è stato dedicato appunto al ricordo di Renato Morandi, che i tre panelist, seppure in maniera assai diversa e a vario titolo, hanno tutti potuto conoscere da vicino.

In particolare Lucarini ha raccontato come era nata la storia della loro amicizia e in che modo i rispettivi percorsi si sono incrociati nel tempo; e che valore aggiunto l'imprenditore abbia dato al porto anconetano.

A Masucci è stato chiesto quali sono i valori e le capacità che maggiormente ricorda di Renato Morandi, entrato



Masucci

nell'International Propeller Club nel 1979, per sottolineare quanto 'credesse' in questa organizzazione, il cui testimone quale attuale Presidente della sezione di Ancona è passato al figlio Andrea, che la segue con la medesima convinzione. Il Presidente nazionale ha illustrato il contributo che Renato portò al mondo associativo, raccontando anche alcuni aneddoti particolari.

L'Amm. Pettorino, per motivi di coincidenze temporali, non ha avuto modo di conoscere a fondo Renato; tuttavia ha visto lavorare il Gruppo Morandi, rappresentato da Renato > 28



&gt; 27

prima e dai suoi figli poi, quindi ha potuto descrivere, da Autorità Marittima prima e da Autorità Portuale poi, come l'attività imprenditoriale del Gruppo sia stata strategica per il sistema portuale e, non da ultimo, significativa per la città di Ancona; e come Morandi possa essere ritenuto un gruppo che ha portato una nuova visione dell'attività portuale rispetto ad altri operatori, non necessariamente locali.

Ancora, Lucarini ha rammentato quale contributo portò Renato Morandi alla neonata Autorità Portuale di Ancona con Presidente dell'ente appena costituito (1995) Alessandro Pavlidi; sicuramente un apporto di traffico - dunque di ricchezza ma anche 'questioni' legate all'operatività - furono quelle determinate dalla partenza, l'anno dopo, del servizio di ferry Superfast per Patrasso.

Masucci, che ha sempre il termometro di tutta la portualità e lo shipping nostrani, ha definito qual è la percezione che il

anche di una possibile collaborazione diretta tra la 'teoria' del settore educativo e il 'pragmatismo' del mondo lavorativo.

Il Rettore Gian Luca Gregori ha provveduto a spiegare in dettaglio l'iniziativa evidenziando l'importante ruolo del Gruppo Morandi nel tessuto sociale del territorio, cosa di cui questo premio è dimostrazione concreta; una collaborazione tra Università e Impresa suggellata pubblicamente con la premiazione vera e propria dei due vincitori del ricco assegno da 5.000 euro complessivi.

Una volta terminata la parte relativa al Premio Morandi, è stata introdotta la rappresentanza di un Istituto Nautico, spiegando che il Gruppo Morandi è particolarmente attento alla formazione delle nuove generazioni e ad introdurle alla comprensione di ciò che rappresentano il mare ed i mestieri ad esso collegati attraverso un progetto che vede impegnato il Gruppo in lezioni all'ITS. Ospiti sul palco sono stati la



Lucarini



Pettorino

settore e i suoi imprenditori hanno oggi del Gruppo Morandi versione 4.0, quella della quarta generazione attuale. Guardando al futuro, il tema ha riguardato le prospettive e il ruolo del Gruppo Morandi nel suo contesto di riferimento, il tutto naturalmente nel solco di un'attività imprenditoriale che ha sempre visto nella famiglia un punto di forza imprescindibile.

Conclusa la parte del talk show, saliti nuovamente sul palco i fratelli Morandi hanno consegnato agli ospiti delle targhe di ringraziamento per la loro partecipazione. Oltre ai tre 'testimoni' speciali è stato premiato con un'altra targa uno dei dipendenti storici del Gruppo Morandi, Giuseppe 'Beppe' Rombini.

Nel solco della linea nuova instaurata di recente, è stata quindi presentata l'importante iniziativa che il Gruppo ha voluto per celebrare il suo anniversario: l'istituzione del Premio Renato Morandi, in collaborazione con l'Università Politecnica delle Marche, dedicato all'Innovazione e destinato ad un dottore ricercatore e ad un assegnista. Un passaggio importante, che vuole essere anche un forte collegamento tra azienda e realtà universitaria anche per il futuro - coinvolgendo a rotazione tutte le facoltà - al fine di stabilire un filo conduttore, foriero

Dirigente dell'Istituto di Istruzione Superiore Volterra Elia di Ancona, Prof.ssa Rosa Martino e 2 studenti in uniforme, Dario Lattanzi studente diplomato nel 2023 e Tommaso Gasparrini, studente iscritto al quinto anno.

Il progetto 'Sail into the Future' è un percorso comune tra il Gruppo Morandi e l'ITS Volterra - Elia per sviluppare una collaborazione innovativa così da supportare l'attività didattica integrandola con il lavoro del Gruppo, l'attività e la storia del porto e gli orizzonti di sviluppo della Blue Economy; è una piattaforma sulla quale sviluppare cultura e crescita personale e professionale per gli studenti.

L'idea alla base è quella di promuovere la formazione della cultura del mare, consci che spesso questa non è sentita nei giovani: pochi hanno coscienza delle grandi opportunità che offre il settore.

Dopo la riproposizione del cortometraggio iniziale, da tutti rivisto dunque con maggiore cognizione di cos'è l'Endless Blue tema della serata, è arrivata anche una piccola 'sorpresa finale', un grande piatto d'argento con bella dedica che tutti i collaboratori del gruppo hanno voluto donare a Chiara e Andrea. Quindi il congedo dall'auditorium e la succulenta cena servita, prima del gran ballo finale.