

# ECONOMIA&MARITTIMO

L'analisi dell'Ocse: l'incidenza della produzione e del refitting supera anche quella del Friuli

## Navi da crociera, yacht e unità militari Cantieri, la Liguria è prima in Italia

### IN BREVE

**Genova**  
Città metropolitana  
la tesoreria a Bpm

Banco Bpm si è aggiudicato per i prossimi 5 anni il servizio di Tesoreria della Città Metropolitana di Genova e di 28 Comuni del territorio che hanno aderito all'iniziativa di appalto congiunto. «La nuova convenzione durerà fino al 31 dicembre 2028 e prevede da parte del Tesoriere l'espletamento delle attività relative al pagamento delle spese, alla riscossione delle entrate, alla custodia di titoli e valori e di tutti gli adempimenti stabiliti dalla normativa nazionale e dai regolamenti approvati dalle singole amministrazioni pubbliche» spiega una nota. «La gestione del servizio di tesoreria per la Città Metropolitana di Genova, esteso a ventotto comuni aderenti, rappresenta un evento inedito in Italia - ha dichiarato Carlo Gandolfo, consigliere delegato al Bilancio dell'Ente - e grazie alla convenzione stipulata con il Banco BPM consente a ciascuna delle amministrazioni, tra le quali molte piccole realtà comunali, di beneficiare delle stesse condizioni ottenute attraverso la gara d'appalto».

**Industria**  
Ex Ilva, amministrazione straordinaria estesa

Su istanza del commissario straordinario Giancarlo Quaranta, il ministro delle Imprese e del Made in Italy, Adolfo Urso, ha sottoscritto il decreto di estensione della procedura di amministrazione straordinaria di Acciaierie d'Italia «alle società AdI Tubiforma, AdI Energia, AdI Servizi Marittimi, AdI Socova, nominando quali commissari straordinari il professor Francesco di Ciommo, la dottoressa Daniela Savi, e il professore Alessandro Danovi» come spiega una nota del governo.

### L'ANALISI

Simone Gallotti / GENOVA

Sul filo di lana, perché a separare la prima regione dalla seconda, sono solo 0,7 punti percentuali. Ma quella piccola differenza permette alla Liguria di battere il mitico Nord Est almeno sul fronte della cantieristica navale. Lo certifica l'ultima analisi pubblicata dall'Ocse sul settore in Italia, con il report relativo ai primi mesi del 2024.

Il risultato non era scontato: Fincantieri a Monfalcone e Marghera ha le sue due infrastrutture più importanti. E la sede del colosso è a Trieste. Questo insieme di caratteristiche però non basta per superare la Liguria che può sommare invece una lunga lista di aziende cresciute negli anni, anche grazie al ruolo di Fincantieri.

A Genova infatti c'è la costruzione navale (i cantieri Mariotti oltre al gruppo guidato da Pierroberto Folgiro), la manutenzione e il refitting (San Giorgio del porto e Ente Bacini), il militare e il distretto della nautica (entrambi nello Spezzino; a Genova con Tankoa e Amico e alcune eccellenze a Ponente come Amer Yachts). Così la percentuale del peso della Liguria a livello nazionale sulla costruzione navale (e sul refit) arriva al 17,7%. Superiore appunto al Friuli Venezia Giulia e alla Toscana, il polo degli yacht di lusso tra i più celebri al mondo.

Genova potrebbe prendere il volo con il completamento del ribaltamento a mare di Sestri, l'ampliamento del cantiere che permetterebbe di costruire le mega navi che le

### I SETTORI



Riparazioni navale  
Genova, il polo con Ente Bacini e San Giorgio del Porto



La costruzione  
I due big: Fincantieri a Sestri Ponente e Mariotti



Unità da guerra  
I due bacini: Muggiano e Riva Trigoso



La nautica  
Il distretto spezzino è tra i più forti in Italia

### IL CONVEGNO

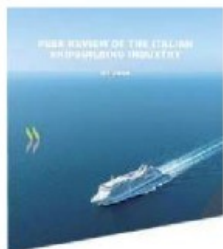
**Acciaio, tavola rotonda sul futuro delle aree di Cornigliano**

Il futuro delle aree ex Ilva a Genova al centro del convegno "Cornigliano e le sue aree, ipotesi e suggerimenti dalla città" che si terrà domani alle 18.30 nel Salone di rappresentanza di Palazzo Tursi a Genova. Parteciperanno il sindaco Marco Bucci, l'assessore Marlo Mascia, Antonio Gozzi (Duferco), Paolo Bonci (Federmanager), Giambattista Poggi (Rotary Genova Sud Ovest) e Marco Turci (Rotary Golfo Paradiso). Modera Andrea Castanini, vice direttore Secolo XIX.

compagnie stanno per ordinare grazie al momento positivo del mercato.

Il ruolo della Liguria va inserito nel contesto del peso dell'Italia nel settore della cantieristica navale. Il Paese è tra i leader globali in alcuni segmenti, in particolare nelle crociere: tra il 2022 e il 2028 saranno consegnate 87 navi cruise e di queste il 40% sarà made in Italy. Per il nostro Paese il valore è di circa 22 miliardi di euro, portati in dote soprattutto da Fincantieri che ha una quota di mercato superiore al 91% se si contano le tonnellate di stazza lorda che escono dai suoi bacini. Il quadro cambia se invece si prendono in considerazione altre tipologie di navi. Ad esempio nei traghetti il nostro Paese ha una quota rile-

### IL RAPPORTO



### La panoramica

L'Ocse ha pubblicato 48 ore fa l'atteso rapporto sulla cantieristica navale italiana. Lo stato di salute del settore è eccellente e l'Italia occupa una posizione di rilievo globale

### Costruzione e riparazione

Il peso di ogni regione

Liguria	17,7%
Friuli V. G.	17,1%
Toscana	13,2%
Marche	11%
Campania	7,9%
Veneto	7%
Emilia R.	6,3%
Lombardia	5,4%
Piemonte	5%
Sicilia	4,4%
Lazio	2,2%
Puglia	1,2%
Sardegna	0,7%
Calabria	0,5%
Molise	0,2%
Basilicata	0,1%
Abruzzo	0,1%
Umbria	0,1%

Fonte: Ocse WITHUB

vante in d'Europa (il 14,3%), ma nel mondo contiamo solo per il 2,2%. L'Ocse si sofferma poi sui punti critici del nostro sistema navalmeccanico: due in particolare sono i punti di vulnerabilità. La mancanza di manodopera è la prima criticità. Ma anche il gap esistente tra il colosso nazionale (Fincantieri) e gli altri cantieri privati in termini di dimensione, è segnalato come una possibile minaccia al sistema italiano. —

L'ad di Gnv: «Rischiato di perdere competitività rispetto agli altri Paesi»

## «Il decreto flotte va rifatto Ora bisogna aggiustare la rotta»

### IL CASO

GENOVA

Non era stato un successo. Di quel mezzo miliardo destinato al rinnovo della flotta italiana che nelle intenzioni avrebbe dovuto renderla più green, solo pochi fondi erano stati utilizzati. Ora pare il governo stia

pensando addirittura di accantonare quei finanziamenti e gli armatori sono sul piede di guerra.

«Se fosse confermato, sarebbe un errore grave perché il nostro settore così rischierrebbe seriamente di essere tagliato fuori in termini di competitività rispetto ai player internazionali» spiega Matteo Catani, amministratore delegato di Gnv e presidente della com-

missione cabotaggio e autostrade del Mare di Assarmatori.

«L'armamento italiano è già proiettato e fortemente impegnato verso la transizione ecologica, ma le sfide che ci si pongono davanti sono davvero molto impegnative e necessitano di un supporto massimo da parte del governo e aggiungo anche di qualche aggiustamento di rotta da parte dei decisio-



MATTEO CATANI  
AMMINISTRATORE DELEGATO  
GNV

«Bando poco sfruttabile: le limitazioni alle navi non le rendono più sostenibili economicamente»

ri nella fruizione del bando in un'ottica più costruttiva e realistica» dice il manager della compagnia al Secolo XIX. «Le regole del bando sono infatti molto stringenti e non coerenti con gli investimenti possibili. Sostanzialmente ci viene chiesto un upgrade della flotta impossibile da concretizzare perché, da un lato, ha un costo elevatissimo che poi non ha più un ritorno sull'investimento, dall'altro in certi casi è proprio tecnicamente non realizzabile». Ecco spiegato il flop del primo bando: era irrealizzabile l'obiettivo, secondo gli armatori. Anzi, il risultato sarebbe stato un ulteriore peggioramento della situazione. «Un ulteriore aspetto del

bando che al momento rende poco sfruttabile questa misura è che all'interno vi è tutta una serie di limitazioni che gravano sull'utilizzo delle navi tali per cui l'asset ancorché aggiornato perdendo della flessibilità necessaria ad operare al meglio delle sue possibilità non è poi più sostenibile dal punto di vista economico». Gli armatori, secondo Catani, si sarebbero così ritrovati con una flotta sostanzialmente antieconomica e quindi inutilizzabile.

Così per il secondo giro di finanziamenti, la categoria chiede un bando che risponda meglio alle esigenze del settore e non si tramuti in un secondo flop. —

SIGAL