

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cuppone alza il velo sul progetto del nuovo cantiere Adriatic Green Shipyard a Brindisi

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 29th, 2023

Nel porto di Brindisi, a capo Bianco e all'interno della nuova Zes Adriatica Interregionale Puglia-Molise, sorgerà, secondo le intenzioni dei suoi promotori, un nuovo cantiere navale dedicato alla costruzione di traghetti di piccole dimensioni ma altamente innovativi. Un progetto che originariamente era stato pensato per la Sardegna.

Ad alzare il velo su questo programma di insediamento industriale preannunciato nelle scorse settimane dal presidente della Confindustria locale è Francesco Cuppone, neo-amministratore delegato della società Adriatic Green Shipyard Srl in via di costituzione con sede a Bari.

Con un passato da manager e promotore di nuove iniziative aziendali in vari ambiti industriali, fra cui un'esperienza al vertice di Rodriquez Cantieri Navali di cui è stato direttore finanziario a cavallo fra gli anni '80 e '90, Cuppone a SHIPPING ITALY rivela che "le cose sono in grande evoluzione ogni giorno" e aggiunge che in questo momento stanno "preparando la manifestazione d'interesse per insediarsi nel porto di Brindisi" da presentare all'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Meridionale. A proposito del core business "il cantiere costruirà traghetti e unità hi-speed innovative", più precisamente la gamma comprenderà "navi ro-pax fino a 150 metri di lunghezza, traghetti bidirezionali da 100 metri per tratte brevi e unità hi-speed per il trasporto solo di passeggeri da 50 metri di lunghezza". L'aspetto innovativo dell'iniziativa è rappresentato dal fatto che queste nuove navi saranno concepite e costruite per avere un impatto ambientale minimo: "Inizialmente il sistema di propulsione sarà dual-fuel elettrico ma nel lungo termine l'approdo a cui guardiamo sarà l'idrogeno" come carburante ha spiegato l'a.d. di Adriatic Green Shipyard.

Un'avventura ambiziosa sulla quale sono saliti a bordo alcuni esperti del settore: oltre a Cuppone "del team di progetto, che in larga parte rappresenta anche l'azionariato ad oggi della società, fanno parte l'ing. Paolo Maschio, ex deputy chief operations officer di Fincantieri, il prof. Giorgio Sulligoi, massimo esperto italiano di propulsione navale elettrica nonché docente ordinario all'Università di Trieste, Leonardo Volpicella e Virgilio Picca rispettivamente vicepresidente e consigliere di Ags, e l'arch. Silvia Maffii amministratore delegato di Trt Trasporti e Territorio". Proprio quest'ultima società è stata incaricata di condurre un'analisi di mercato dalla quale è emerso che in Mediterraneo sono attive attualmente 82 navi traghetti di lunghezza entro i 150 metri e potenzialmente destinate nel prossimo futuro alla dismissione o al retrofit. Di queste, 50 sono state costruite in vari cantieri italiani ma oggi sul mercato l'unico stabilimento rimasto

regolarmente attivo nella costruzione di traghetti è il Cantiere Navale Visentini. Recentemente società armatoriali come Caronte & Tourist, Rfi, Blujet e altre hanno ordinato nuove costruzioni della taglia in considerazione in Turchia (Sefine), in Spagna (Armon) e in Grecia. L'ultimo cantiere in Italia a essersi ritirato dal mercato navale è stato Rosetti Marino con la vendita a Ferretti Group dello stabilimento di San Vitale.

“Noi ora andremo sul mercato a cercare risorse finanziarie guardando al venture capital (obiettivo 40 milioni), al contratto di sviluppo nell’ambito del Pnrr (100 milioni di risorse pubbliche) e al sistema bancario per un totale di 170 milioni di euro che saranno investiti per l’avvio dell’attività del cantiere” aggiunge ancora Cuppone. Il 2023 sarà l’anno della raccolta di capitali per poi partire nel 2024 con progettazione e realizzazione dello stabilimento produttivo e nel 2027 è previsto il concreto avvio delle costruzioni di navi. “Il business plan – aggiunge l’a.d. – prevede nel 2032 un’occupazione di 563 lavoratori e 15 unità costruite, ovvero un ritmo di tre navi all’anno. Il cantiere sarà dotato di un syncrolift di grande capacità di sollevamento per mettere le navi in piazzale potendo così lavorare non solo sulle nuove costruzioni ma anche sul refit e sulle riparazioni”.

A proposito invece dei vantaggi competitivi di Adriatic Green Shipyard rispetto ad altri cantieri esteri (Turchi e Spagnoli in primis), Cuppone non ha dubbi: “Oltre all’altissima qualità e alla riduzione di costi (sgravi contributivi) ottenibili dal fatto che il cantiere sorgerà in una Zes, faremo navi pulite, digitali e belle. I traghetti avranno un altissimo tasso tecnologico e vogliamo coinvolgere un esperto di design navale come Maurizio Eliseo di Thalia e dell’associazione culturale Italian Liners per trovare linee estetiche molto riconoscibili e una forte identità”.

Nel business plan di Adriatic Green Shipyard troveranno spazio, infine, anche un centro di formazione permanente per il personale che sarà intitolato a Giuseppe Bono e un centro di ricerca e sviluppo dedicato invece alla memoria di Carlo Rodriguez.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Ecco i relatori del 1° business meeting di SHIPPING ITALY su traghetti e navi ro-ro

This entry was posted on Wednesday, March 29th, 2023 at 9:00 pm and is filed under [Cantieri](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.