

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Amico&Co. presenta il project financing del nuovo bacino di carenaggio da 150 metri

Nicola Capuzzo · Friday, March 22nd, 2024

**Genova** – Da progetto a project financing, già formalmente sottoposto all’Autorità di sistema portuale di Genova: il cantiere nautico Amico&Co, fra i maggior player mediterranei nel refitting di maxiyacht e già concessionario di oltre 65mila mq nello scalo, ha sottoposto all’ente una proposta di project financing, da mettere eventualmente a gara qualora fosse valutata di interesse pubblico.

A confermare [quanto anticipato alcuni mesi fa](#) da SHIPPING ITALY è il presidente della società, Alberto Amico, affiancato dall’amministratore delegato Bruno Guglielmini: “Il mercato è cresciuto esponenzialmente negli ultimi anni e i nostri competitor più attrezzati, in primis MB92, si sono accaparrati oltre il 70% del segmento degli yacht sopra i 100 metri, mentre altri vi si stanno affacciando prepotentemente. Noi abbiamo reputazione e know how che ci permetterebbero serenamente di stare al passo, ma abbiamo una debolezza sull’infrastruttura, dato che i nostri sei slot a terra possono arrivare a barche di 96-97 metri e il bacino coperto che abbiamo realizzato nelle nostre aree ospita imbarcazioni lunghe al massimo 102 metri”.

Ecco quindi la proposta all’Adsp di realizzare in project financing un bacino coperto in muratura da 150×30 metri, totalmente elettrificato come le due piccole banchine a fianco, da collocarsi idealmente nello specchio acqueo di Sarimi, officina di carpenteria acquisita alcuni anni fa da Amico, ricadente nei limitrofi spazi delle riparazioni navali. Stante il finanziamento di 20,5 milioni di euro messo a disposizione dalla Regione e il fatto che l’investimento integrale si aggirerebbe sui 60 milioni di euro, l’architettura finanziaria è ancora in definizione: “Siccome la struttura sarà demanializzata a fine concessione, l’apporto del privato dev’essere direttamente proporzionale alla durata della concessione, fermo restando che i tempi di ammortamento di una struttura così s’aggirano sul centinaio d’anni. Da parte nostra, ad ogni modo, c’è disponibilità economica, un piano d’impresa d’eccellenza basato su commesse solide e clientela consolidata e massima flessibilità rispetto alle esigenze che l’Adsp manifesterà e che, eventualmente, metterà a base di gara”.

Amico non si riferisce solo al coté finanziario dell’operazione e alla necessità di un ritocco, nel piano regolatore portuale in redazione, alla situazione esistente, ma anche [alle frizioni con i riparatori, in primis col cantiere T. Mariotti](#): “Crediamo che la proposta sia un’opportunità per razionalizzare l’area. Peraltro è anche pensabile un leggero slittamento, che probabilmente

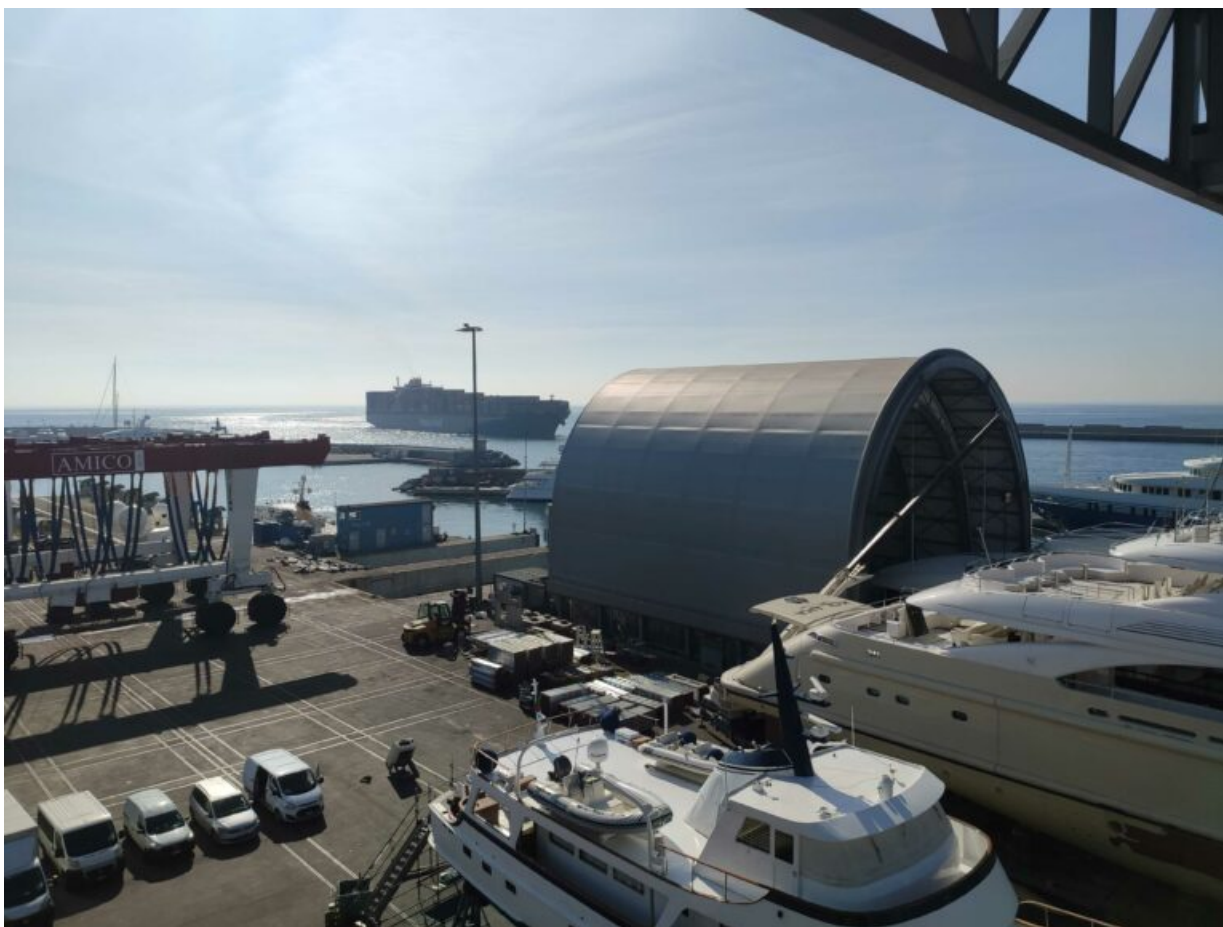
consentirebbe l'espansione auspicata da T. Mariotti. Anche in questo senso il project financing appare una formula adeguata, dato che lascia la regia all'Autorità portuale. Si tratterebbe comunque di sacrificare l'approdo di un traghetto alle riparazioni per consentire lo sviluppo di un'attività giunta a saturazione e con grande potenziale d'espansione”.

L'area di Amico, dominata dal megashiplift e dal nuovo bacino interno fatti costruire alcuni anni fa (“abbiamo realizzato 120 milioni di euro nominali di investimenti dall'avvio dell'attività, che attualizzati sono molti di più”), è in effetti zeppa di megayacht e brulica di lavoratori: “Come [recentemente mostrato](#) nello studio prodotto da Genova for Yachting, l'attività del cluster ha un impatto sulla città addirittura maggiore di quello che ha sulle aziende direttamente coinvolte. Basti pensare che mediamente in inverno ci sono 1.500 persone degli equipaggi che vivono e consumano a Genova. Noi siamo costretti a rinunciare a diverse commesse e, come detto, nel segmento delle barche sopra i 100 metri abbiamo almeno un paio d'anni di ritardo sugli investimenti dei competitor, anche considerando i circa 2-3 anni di lavoro che ci vorrebbero per avere questo bacino pienamente operativo”.

A proposito della carenza di spazi, Amico e Guglielmini, sollecitati [sull'ipotesi recentemente ventilata](#) dal sindaco di Genova Marco Bucci di dedicare alla cantieristica nautica parte degli spazi ex Ilva, concludono sottolineando come non tutte le aree siano uguali: “A prescindere dalla possibilità che la siderurgia mantenga gli spazi oggi occupati a Genova, non sarebbe facile la convivenza di un'attività come la nostra, che già soffre della contiguità con un settore affine quale quello delle riparazioni navali. Anche per questo confidiamo che l'Adsp sappia cogliere l'opportunità di razionalizzazione oltre che di potenziamento di business e occupazione – una cinquantina gli addetti diretti che la struttura potrebbe attirare – sottesa alla nostra proposta”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**





---

This entry was posted on Friday, March 22nd, 2024 at 1:00 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.