



**GENOVA
INDUSTRIE
NAVALI**

CARTELLA STAMPA

Contatti Ufficio Stampa

Paolo Trombetta
Trombetta@ginholding.com

Lara Tropa
ltropa@finsea.it

INDICE

GIN – Genova Industrie Navali

Il profilo	<i>pag. 2</i>
La struttura	<i>pag. 2</i>
I numeri	<i>pag. 4</i>

T. Mariotti

La storia	<i>pag. 4</i>
Il cantiere	<i>pag. 5</i>
L'officina	<i>pag. 5</i>
I settori: ultra luxury cruiseships, mega yachts, supply vessels	<i>pag. 5</i>
Le principali commesse	<i>pag. 7</i>

San Giorgio del Porto

La storia	<i>pag. 8</i>
Il cantiere	<i>pag. 8</i>
Le commesse	<i>pag. 8</i>
Il caso Concordia: lo smaltimento e il riciclo	<i>pag. 10</i>
Le certificazioni	<i>pag. 10</i>

Chantier Naval de Marseille

La storia	<i>pag. 11</i>
Il cantiere	<i>pag. 12</i>

Piombino Industrie Marittime

La storia	<i>pag. 12</i>
Il progetto	<i>pag. 13</i>
I benefici per il territorio	<i>pag. 13</i>

I vertici della holding

Marco Bisagno – Presidente T. Mariotti e Genova Industrie Navali	<i>pag. 14</i>
Ferdinando Garrè – Amministratore Delegato San Giorgio del Porto e Genova Industrie Navali	<i>pag. 14</i>

GIN – Genova Industrie Navali

Genova Industrie Navali (GIN) è una holding nata nel 2008 dall'unione di due storici cantieri genovesi, T. Mariotti e San Giorgio del Porto.

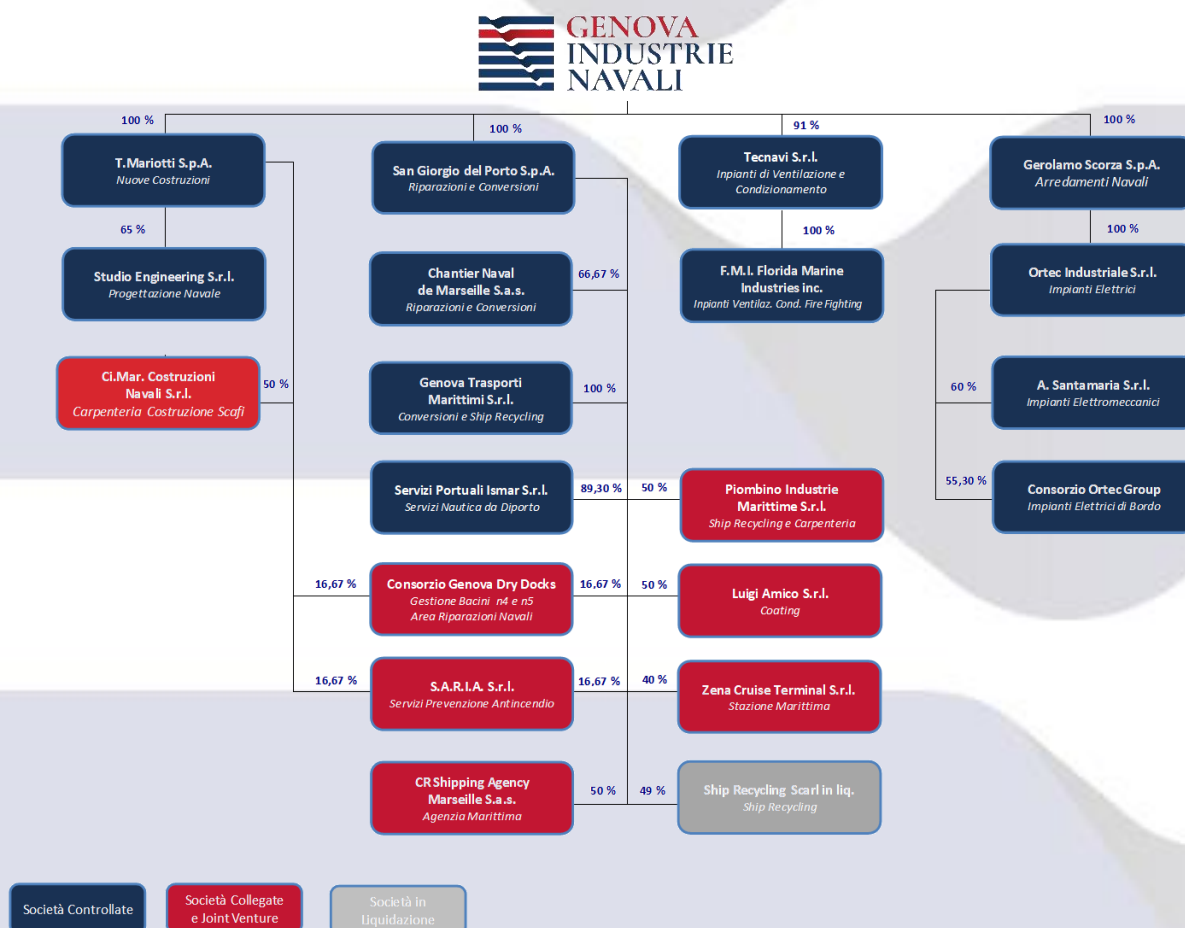
Nel corso degli anni la compagine sociale GIN si è rafforzata con l'ingresso di nuovi soci tra cui, nel 2017, la famiglia Negri, cui fa capo Finsea S.p.A., holding operante nel settore marittimo e, nel 2019, Fincantieri.

Il profilo

Entrambi i cantieri sono stati fondati nel 1928: T. Mariotti è specializzato nella progettazione e costruzione di navi da crociera ultra luxury, mega yachts e supply vessels; San Giorgio del Porto è oggi leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni, trasformazioni e smaltimento/riciclo di navi, così come in progetti di nuove costruzioni.

Obiettivo della holding è moltiplicare le opportunità di sviluppo del gruppo a livello nazionale e internazionale, ampliare l'offerta, ottimizzare e valorizzare le sinergie logistico-operative e l'organizzazione del lavoro.

La struttura del Gruppo GIN



Le principali società controllate o partecipate dalla holding sono:

- **Chantier Naval de Marseille**, specializzata nelle riparazioni e trasformazioni navali. Situato in una posizione strategica a Marsiglia, il cantiere opera il Bacino 10 - il più grande del Mediterraneo - e anche per questa ragione è in grado di offrire una gamma completa di servizi.
- **Piombino Industrie Marittime**, impianto polivalente per la demolizione, per la costruzione di nuove navi e altre strutture metalmeccaniche e per la manutenzione, riparazione e refitting in campo navale.
- **Mariotti Yachts**, brand di T. Mariotti, operativa nel segmento più alto di gamma del settore yacht.
- **Ortec Industriale**, attiva nella progettazione e realizzazione di impianti elettrici industriali su misura, in base alle esigenze dei clienti.
- **Tecnavi**, azienda specializzata nella progettazione, produzione, fornitura e installazione di sistemi completi per gli impianti di aria condizionata, riscaldamento e ventilazione di bordo.
- **Gerolamo Scorza**, attiva nel settore dell'allestimento e arredamento delle navi, in grado di coniugare una lunga storia di artigianato con innovazione e tecnologia.
- **CI.MAR**, specializzata nella realizzazione di scafi per navi.
- **Studio Engineering**, interamente dedicata al design e alla progettazione navale.
- **Florida Marine Industries**, azienda americana specializzata nella progettazione, produzione, fornitura e installazione di sistemi completi per gli impianti di aria condizionata, riscaldamento e ventilazione di bordo nonché di sistemi e impianti elettrici.
- **Luigi Amico**, specializzata nel tank coating, nei trattamenti anticorrosivi e nelle bonifiche.
- **Servizi portuali ISMAR**, dedicata allo svolgimento di servizi portuali.
- **Zena Cruise Terminal**, joint venture dedicata alla realizzazione e gestione di un nuovo terminal crociere
- **Santamaria**, specializzata nel settore impiantistico per nuove costruzioni e service.

Il top management di Genova Industrie Navali è costituito dal presidente, Marco Bisagno; dal vice presidente, Luigi Negri, e dall'amministratore delegato, Ferdinando Garrè.

I numeri

- **Denominazione:** Genova Industrie Navali S.p.A.
- **Data di costituzione:** 2008
- **Addetti diretti:** oltre 500
- **Fatturato:** Oltre 200 mln di Euro
- **Indotto medio:** 1.200 persone
- **Presidente:** Marco Bisagno
- **Vicepresidente:** Luigi Negri
- **Amministratore Delegato:** Ferdinando Garrè
- **Superfici utilizzate:** 260.000 m²
- **Aree coperte:** 51.000 m²
- **Banchine:** oltre 2.800 mt
- **Sede:** Italia - Genova, Via dei Pescatori

T. Mariotti

T. Mariotti è una società leader nel settore della costruzione di navi extra lusso. Grazie alla propria abilità di innovare e anticipare i bisogni del mercato, T. Mariotti è altamente specializzata nella progettazione e costruzione di navi da crociera ultra luxury, mega yachts e supply vessels.

La storia

Il cantiere viene fondato nel 1928 da Temistocle Mariotti come officina di riparazioni navali. A quel tempo l'attività produttiva riguardava apparati motore, caldaie, scafi ed eliche.

Gli anni Cinquanta rappresentano per T. Mariotti l'inizio di un lungo periodo caratterizzato da trasformazioni navali e grandi progetti che hanno permesso la crescita del cantiere consolidandone allo stesso tempo il know how nell'attività di trasformazioni di navi passeggeri e cargo in navi crociera.

Negli anni Cinquanta e Sessanta, in particolare, T. Mariotti ha eseguito importanti conversioni e vere e proprie ricostruzioni di panfili sopra i 30 mt, dimensione che, in quegli anni, rappresentava il top di gamma.

Gli anni Novanta segnano l'ingresso di T. Mariotti nel settore delle nuove costruzioni con navi da crociera superlusso, frutto della naturale evoluzione delle competenze maturate nel tempo.

Nel 2008, insieme agli storici cantieri San Giorgio del Porto, T. Mariotti fonda Genova Industrie Navali, uno dei più importanti player del settore costruzioni e riparazioni navali nell'area del Mediterraneo, con importanti assets nei porti di Genova, Marsiglia e Piombino.

Oggi T. Mariotti, grazie alla capacità di innovare e di anticipare continuamente gli standard e le esigenze del settore, è un cantiere altamente specializzato nella progettazione e costruzione di navi da crociera ultra luxury, mega yachts e supply vessels e conserva pienamente la solidità e la tradizione coltivate in quasi un secolo di storia grazie alla sua capacità di evolversi e aprirsi a nuove opportunità. T. Mariotti è inoltre attivo anche nel segmento della progettazione e realizzazione di mega yachts dislocanti in acciaio (sovrastutture in alluminio) attraverso il marchio Mariotti Yachts.

Il cantiere

Il cantiere ha sede a Genova nell'area delle riparazioni navali e si estende su una superficie di circa **36.000 m²** di cui oltre 10.000 coperti, con **5 bacini di carenaggio**, di cui il più grande ha una lunghezza pari a 267 m. A questi spazi si aggiungono ulteriori 60.000 m² di cui 9.000 al coperto, a San Giorgio di Nogaro (Udine), per la costruzione di scafi in acciaio e alluminio e una banchina di 200 mt, di proprietà della Ci. Mar Costruzioni Navali, società partecipata da T. Mariotti in quota paritaria con il Gruppo Cimolai. T. Mariotti ha **oltre 100 dipendenti** tra architetti navali e ingegneri meccanici, operai e tecnici specializzati.

L'officina

L'officina interna al cantiere, grazie alla strumentazione e ai macchinari utilizzati, è in grado di soddisfare in autonomia tutte le esigenze di costruzione ottimizzando al meglio l'operatività sia in termini di tempo sia di logistica.

I settori

Il segmento ultra luxury

Il cantiere negli anni si è specializzato nel segmento delle navi da crociera ultra luxury, realizzando unità che hanno definito nuovi standard e anticipando di anni i competitor. T. Mariotti ha realizzato circa il 50% delle nuove navi da crociera ultra luxury presenti sul mercato.

I più prestigiosi operatori del cruise High-end si affidano a T. Mariotti per avere navi di lusso con tutte le ultime innovazioni disponibili, sia per rendere per i passeggeri quanto più confortevole possibile l'esperienza del viaggio, sia per assicurarsi i più alti standard in ambito ambientale e di sicurezza.

T. Mariotti vanta una comprovata expertise nella realizzazione di progetti pionieristici e, a conferma di ciò, il cantiere è stato scelto dalla compagnia da crociera Seabourn del Gruppo Carnival per la costruzione di due nuove navi da crociera expedition extra lusso, destinate alle crociere antartiche.

Il segmento mega yacht

Il primo successo di Mariotti nel segmento dei mega yacht, dopo l'esperienza maturata nei primi anni di attività del cantiere come officina di riparazione di grandi yachts, è datato 2002 con la trasformazione di una navetta passeggeri in Luxury Motor Yacht. MY Dionea, questo il nome dell'imbarcazione, ha ottenuto numerosi riconoscimenti per il suo stile e per il confort a bordo ed è oggi un apprezzato Charter Yacht.

Nel 2008 il cantiere ha consegnato il progetto Sea Force One, un megayacht di 54 metri in acciaio con sovrastrutture in alluminio vincitore di numerosi riconoscimenti internazionali tra cui quello di “Most Innovative Yacht” assegnato ai World Superyacht Awards tenutisi nello stesso anno.

Quattro anni dopo, nel 2012, è stato presentato al Monaco Yacht Show il “Rahil”, un nuovo 54 metri costruito per un armatore privato, progettato immaginando sensazionali spazi all’aperto e realizzato con materiali scelti tra i più pregiati, accostati con grande attenzione e sensibilità cromatica. Rahil rispecchia la filosofia produttiva della società che unisce l’attenzione e la cura per i dettagli tipici di un megayacht con la capacità tecnica richiesta per la realizzazione di navi da crociera luxury di ultima generazione.

Nel 2010 T. Mariotti ha presentato sul mercato il brand Mariotti Yachts, con un investimento di oltre 9 milioni di euro per la realizzazione di importanti infrastrutture e studi stilistici e la progettazione di nuovi modelli. Il cantiere si propone oggi come partner ideale per la costruzione di yacht oltre i 100 metri.

Il segmento supply vessels

Nel 2013 il cantiere ha consolidato la propria presenza nell’offshore, un segmento che negli ultimi anni ha mostrato segni di dinamismo e vivacità, consegnando a United Ships, operatore nazionale di primo piano nel settore offshore, le Motonavi Fox e Wolf. Le due M/N si caratterizzano per i sofisticati apparati tecnologici installati a bordo, tra cui il DP – Dynamic positioning, un sistema controllato elettronicamente che mantiene automaticamente la posizione e l’angolo di rotta dell’unità e il FIFI – Fire Fighting System.

Le principali commesse

Tra le principali commesse ottenute dalle più importanti compagnie di crociera internazionali, si segnalano:

Nome unità	Armatore	Tipologia intervento	Anno
Costa Allegra	Costa Crociere	Trasformazione da nave container a passeggeri	1992
Silver Cloud	Silversea Cruises	Realizzazione	1994
Silver Wind	Silversea Cruises	Realizzazione	1995
Seven Seas Navigator	Radisson Seven Seas Cruises (oggi Regent Seven Seas Cruises)	Realizzazione	1999
Silver Shadow	Silversea Cruises	Realizzazione	2000
Silver Whisper	Silversea Cruises	Realizzazione	2001
Seven Sea Voyager	Radisson Seven Seas Cruises (oggi Regent Seven Seas Cruises)	Realizzazione	2003
Seabourn Odyssey	Seabourn Cruise Line	Realizzazione	2009
Seabourn Sojourn	Seabourn Cruise Line	Realizzazione	2010
Seabourn Quest	Seabourn Cruise Line	Realizzazione	2011
Costa Romantica (oggi neoRomantica)	Costa Crociere	Restyling (in collaborazione con San Giorgio del Porto)	2012
New Building MAR131	Private owner	Realizzazione	2016
Due navi expedition ultra lusso	Seabourn Cruise Line	Realizzazione	2021 e 2022
Ro-Ro monodirezionale	Rete Ferroviaria Italiana	Realizzazione (nell'ambito di un'Associazione Temporanea d'Imprese con Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto)	2021

San Giorgio del Porto

San Giorgio del Porto è oggi leader in Europa e punto di riferimento a livello mondiale nelle riparazioni, trasformazioni e smaltimento/riciclo di navi, così come in progetti di nuove costruzioni.

La società è l'unico cantiere italiano iscritto nel Registro europeo dei demolitori navali a seguito dell'entrata in vigore del Regolamento europeo n.1257/2013 sul riciclaggio e la demolizione navale.

La storia

Fondato nel 1928, San Giorgio del Porto è un cantiere attivo nel settore delle riparazioni e conversioni navali. Grazie all'esperienza maturata in oltre novanta anni di storia e a uno staff composto da architetti navali, ingegneri meccanici, maestranze lavorative altamente qualificate e squadre di pronto intervento formate da tecnici specializzati, San Giorgio del Porto è oggi uno dei cantieri di riferimento nel Mediterraneo in grado di offrire assistenza ad ogni tipologia di nave (da crociera, offshore, portarinfusa e chimichiera, militare, etc.) in tutto il mondo.

Il cantiere

Situato nell'area delle riparazioni navali all'interno del porto di Genova, San Giorgio del Porto si estende su una superficie di circa 31.000 m² di cui 8.200 coperti e opera 5 bacini di carenaggio, di cui il più grande ha una lunghezza pari a 267 m.

Il cantiere è dotato al suo interno di un'officina suddivisa in 3 reparti (meccanica, carpenteria e tubisteria) e dispone di 4 gru della capacità massima di 20 tonnellate posizionate direttamente sulle banchine.

San Giorgio del Porto impiega oltre 150 dipendenti tra ingegneri, tecnici specializzati e operai.

Le commesse

Nel corso degli anni San Giorgio del Porto ha acquisito importanti commesse nei settori offshore, chimico-gas carrier, militare e crocieristico, tra le quali:

Settore offshore:

- trasformazione della ERSAL 400, unità offshore della flotta Saipem (2007);
- lavori di riparazione del Crawler, unità offshore della flotta Saipem (2011);
- lavori di riparazione del Castoro 6, nave piattaforma - posa tubi della flotta Saipem, la più grande, per tipologia, ad essere mai approdata nel Porto di Genova (2013 - 2014);
- completamento lavori di refitting della Saipem 10000, nave da perforazione della flotta Saipem (2015);
- manutenzione di Lewek Connector e Lewek Constellation, due unità off-shore di EMAS CHIYODA Subsea (2016).

Settore chimico – gas carrier:

- lavori di riparazione di LNG Lerici (2010), LNG Portovenere (2012) e LNG Rhourd El Adra (2014);
- lavori di riparazione, manutenzione e refitting di Barouda, nave della categoria LPG tanker (2016);
- lavori di riparazione, manutenzione e refitting di Rhourd El Hamra, nave della categoria LPG tanker (2018).

Settore militare:

- lavori di riparazione e manutenzione della USS Trenton;
- lavori di riparazione della USS Mount Whitney, nave ammiraglia della VI flotta della Marina Militare statunitense (2013 e 2020).

Settore crocieristico:

- restyling completo della Costa Romantica, rinominata al termine dei lavori “Costa neo Romantica” (2012);
- restyling della Costa neoRiviera, rinominata al termine dei lavori “AIDAmira” (2019);
- rinnovamento della nave da crociera luxury “Le Ponant”, della compagnia francese PONANT (2019).

Settore ship recycling:

- lavori di smaltimento e riciclo della Concordia in partnership con Saipem
- demolizione della cementiera MAR GRANDE, prima nave che verrà demolita secondo il Regolamento europeo n.1257/2013 sul riciclaggio e la demolizione navale (2019)

Inoltre si segnalano anche:

- refitting del rimorchiatore “Ursa Major” di Arcelor Mittal Maritime (2018);
- costruzione di una nave Ro-Ro monodirezionale per RFI (2019 – nell’ambito di un’Associazione Temporanea d’Imprese con T. Mariotti);
- installazione di scrubber su due unità gemelle ro-pax di Grimaldi Holding (2019);
- progettazione e installazione di scrubber su 8 unità GNV (2019-2021).

Tutti gli interventi di riparazione e di trasformazione navale vengono effettuati seguendo i regolamenti previsti dalle più importanti Società di Certificazione.

Il caso Concordia: lo smaltimento e il riciclo

Nel 2017 si è concluso il progetto di smantellamento e riciclo della nave Concordia, uno dei più importanti progetti di green ship recycling realizzati in Europa da San Giorgio del Porto in partnership con Saipem.

Il successo del progetto Concordia rappresenta un riconoscimento dell'alto valore dell'ingegneria navale genovese e italiana, dimostrando al contempo l'importanza di un'attività di demolizione navale attenta all'ambiente e rispettosa della sicurezza dei lavoratori in accordo con le più recenti normative europee.

Dall'arrivo del relitto a Genova, il 27 luglio 2014, i lavori sono durati più di cinque anni. Alcuni numeri significativi registrati dall'inizio dei lavori:

- Addetti impiegati: fino a 350.
- Ore di lavoro complessive: circa 1 milione.
- Aziende e fornitori coinvolti: 78, di cui il 98% italiani.
- Totale materiale recuperato/riciclato: quasi il 90% dei materiali, pari a oltre 53.000 tonnellate e quasi 4.000 viaggi verso impianti di smaltimento e recupero in Italia.
- Totale materiale smaltito: 8.000 tonnellate di materiale sono state avviate a smaltimento, oltre con oltre 850 viaggi.

La **protezione dell'ambiente** è, insieme alla sicurezza del lavoro, una delle priorità del progetto di smantellamento e riciclo della Concordia. Il consorzio Ship Recycling, nato con l'obiettivo di essere presenti nel settore della demolizione navale controllata o "Green ship dismantling", detiene l'Autorizzazione Integrata Ambientale per le attività di smantellamento e riciclo della Concordia ed inoltre beneficia di tutte le certificazioni ed autorizzazioni per i Sistemi di Gestione della Qualità, Ambiente e Sicurezza (9000 / 14000 / 18000) delle due società (Saipem e San Giorgio del Porto), oltre alla certificazione ISO 30000:2009 per la gestione dei processi di smantellamento e riciclo delle navi non più in esercizio (Ship Recycling Management).

Le certificazioni

San Giorgio del Porto è l'unica azienda italiana iscritta nel Registro europeo dei demolitori navali ed è in grado di portare avanti progetti di demolizione controllata.

Il cantiere possiede le certificazioni ISO 9001:2008 per la qualità del sistema organizzativo aziendale e ISO 14001:2004 per la conformità delle attività ai principi di tutela dell'ambiente, entrambe rilasciate da Rina Services, rispettivamente nel 2003 e nel 2008 e la certificazione ISO 45001:2007 per la gestione della Sicurezza e della Salute sul luogo di lavoro.

San Giorgio del Porto è inoltre la prima realtà italiana ad aver ottenuto da RINA Services la certificazione ISO 30000:2009 per il sistema di gestione dedicato alle operazioni di demolizione e di riciclaggio di una nave. Questa certificazione attesta il rispetto dell'ambiente, la sicurezza del personale impegnato nei lavori e la conformità a tutte le normative nazionali e internazionali vigenti, nello svolgimento di tali attività.

La ISO 30000:2009 riguarda l'intero processo di demolizione e riciclaggio di una nave: dall'accettazione della nave da parte del cantiere allo svolgimento dei lavori inclusi lo stoccaggio, la gestione e lo smaltimento dei rifiuti derivanti dalla demolizione (per esempio ferro, rame, oli esausti, rifiuti urbani assimilati, ecc..), che deve avvenire in modo sostenibile.

Altri ambiti coperti dalla certificazione, volontaria e di validità triennale, riguardano le caratteristiche delle infrastrutture che ospitano i lavori e gli strumenti utilizzati per la loro esecuzione. Il cantiere è inoltre il primo ad essere iscritto all'albo speciale delle imprese di demolizione navale.

Chantier Naval de Marseille

Chantier Naval de Marseille è una società specializzata nelle riparazioni e trasformazioni navali costituita da San Giorgio del Porto nell'aprile 2010 a seguito dell'aggiudicazione della gara indetta dal GPMM - Grand Port Maritime de Marseille - per la concessione quindicennale (2010 - 2025) dei bacini di carenaggio 8 e 9 e delle adiacenti officine.

Situato in una posizione strategica a Marsiglia, il cantiere navale è in grado di offrire una gamma completa di servizi. La gestione di Chantier Naval de Marseille è autonoma ed è affidata ad un management individuato da San Giorgio del Porto sulla base di specifiche competenze professionali.

La storia

La costituzione del cantiere navale marsigliese si inserisce all'interno di un percorso di crescita della holding Genova Industrie Navali volto ad allargare il proprio business a un segmento di mercato (navi di dimensioni superiori ai 270 metri di lunghezza) che, ad oggi, a Genova non è possibile presidiare considerate le caratteristiche strutturali dei bacini esistenti.

L'investimento effettuato da San Giorgio del Porto è frutto di una scelta industriale strategica volta a offrire facilities in grado di soddisfare ogni tipo di esigenza di mercato e alla ricerca di nuove opportunità di business per l'azienda.

Nel 2012 infatti Chantier Naval de Marseille ha firmato una concessione a lungo termine con il Porto di Marsiglia in qualità di operatore esclusivo del bacino numero 10, che con i suoi 465 metri di lunghezza e 85 di larghezza è il più grande del Mediterraneo e uno dei più grandi al mondo. Entrato in servizio alla fine del 2017, a seguito della revisione del sistema di pompaggio, della riparazione dei mezzi di sollevamento e della riprogettazione di tutti gli impianti, il bacino 10 è in grado di ospitare tutte le tipologie di mezzi navali.

Il cantiere navale marsigliese, inoltre, ha offerto la possibilità di creare sinergie operative con le strutture genovesi dove sono collocate le altre attività del gruppo, *in primis* in termini di flessibilità della gestione delle commesse sulla base delle opportunità presenti sul mercato.

Nel 2016 San Giorgio del Porto e Costa Crociere hanno siglato un accordo che prevede l'ingresso di Costa Crociere con una quota del 33,3% in Chantier Naval de Marseille.

L'accordo tra San Giorgio del Porto e Costa Crociere per il rafforzamento di Chantier Naval de Marseille ha previsto un primo investimento di 10 milioni di Euro finalizzati a incrementare l'efficienza del cantiere avvalendosi delle migliori tecnologie disponibili. Tale investimento è volto a generare volumi e scala tali da consentire di sfruttare le strutture per l'intero comparto armatoriale e per qualsiasi tipologia di nave e massimizzare le potenzialità del Bacino n. 10 che può ospitare le navi di grandi dimensioni. L'investimento, inoltre, comporterà benefici sia in termini occupazionali diretti che per lo sviluppo dell'indotto.

Il cantiere

Il cantiere è dotato di 3 bacini di carenaggio tra cui il Bacino 10 (465 m x 85 m) che è il più grande bacino del Mediterraneo, alcune officine interne (meccanica e carpenteria/tubisteria) e una palazzina adibita a uffici, e si estende su una superficie di oltre 90 mila m² di cui circa 19 mila coperti, con 450 mt di banchine debitamente equipaggiate.

Piombino Industrie Marittime

La storia

Piombino Industrie Marittime (PIM) è stata costituita nell'aprile 2016 da San Giorgio del Porto e dalla Fratelli Neri Spa di Livorno, ciascuna con una quota pari al 50%. Le due società hanno deciso di unire le proprie esperienze e il proprio know-how maturati all'interno del settore della cantieristica navale (San Giorgio del Porto) e dei servizi marittimi (Fratelli Neri) per creare presso il porto di Piombino una piattaforma polifunzionale per la demolizione, per la costruzione di nuove navi e altre strutture metalmeccaniche e per la manutenzione, riparazione e refitting in campo navale.

L'impianto, le cui infrastrutture sono in fase di realizzazione, è caratterizzato da ampi piazzali di oltre 100 mila metri quadrati ed è stato progettato con i più alti standard di tutela ambientale, sostenibilità e sicurezza, secondo le più recenti normative europee e internazionali e basato sui principi dell'economia circolare.

Il progetto

Dopo aver ottenuto tutte le necessarie autorizzazioni edilizie ed ambientali, nel giugno 2019 sono iniziati i lavori di allestimento di PIM con la realizzazione del sistema di raccolta e trattamento delle acque di processo, del primo capannone e dell'officina, e con la dotazione dei servizi necessari quali l'alimentazione elettrica ed idrica, di cui l'area era sprovvista.

L'impianto è oggi pienamente attivo nell'esecuzione delle proprie attività produttive sia nei progetti di riciclaggio navale (con il trattamento di una nave naufragata al largo delle coste sarde) sia della conversione con il riutilizzo di alcuni cassoni utilizzati per il rigalleggiamento della Concordia e destinati alla realizzazione di nuove banchine per mega yacht alla Spezia.

Il cantiere sta inoltre pianificando altre attività di costruzione navale che potranno essere avviate nel breve periodo.

La struttura PIM è costituita da due banchine, un piazzale per i carichi pesanti e ampi retro-piazzali. Sul sito saranno presenti due capannoni per un totale di circa dieci mila metri quadrati di superfici coperte, una officina e una palazzina uffici e servizi.

Il sito ha enormi potenzialità e si presta a diventare un importante polo multifunzionale.

I benefici per il territorio

La nascita di un polo così specializzato apre il territorio di Piombino a importanti opportunità occupazionali e a nuovi benefici economici, in particolare sono previsti circa:

- 16 milioni di euro di investimenti
- 80 posti di lavoro diretti a regime

La nuova piattaforma si posiziona infatti tra le prime nuove e importanti iniziative per valorizzare lo scalo toscano e consentirà di creare importantissime sinergie con le altre società del Gruppo GIN.

Marco Bisagno – presidente T. Mariotti e Genova Industrie Navali

Marco Bisagno nasce a Genova il 16 maggio 1948. Dopo gli studi superiori terminati con il diploma di maturità scientifica consegue la laurea in ingegneria elettronica presso il Politecnico di Torino.

Svolge l'intera carriera lavorativa all'interno del cantiere navale T. Mariotti dove ricopre le cariche di direttore tecnico nel 1978, e di amministratore delegato nel 1984, data a partire dalla quale assume direttamente tutte le responsabilità gestionali dell'azienda insieme a Paolo Zanetti.

Nel 1992 acquista il pacchetto azionario della T. Mariotti S.p.A in quota paritetica con il socio Paolo Zanetti e successivamente viene nominato presidente del consiglio di amministrazione di T. Mariotti. Nel 2007 assume la carica di vice presidente della Ci. Mar Costruzioni Navali S.p.A., società collegata a T. Mariotti (50% T. Mariotti e 50% Gruppo Cimolai) con sede a San Giorgio di Nogaro (UD) specializzata nella costruzione carpenteria scafi e sovrastrutture navali.

Nel 2008 assume la presidenza della nascente holding Genova Industrie Navali.

Marco Bisagno è stato presidente di Confindustria Genova dal 2004 al 2008. Successivamente ha ricoperto il ruolo di vice presidente con delega al porto della stessa Associazione e attualmente è membro del consiglio generale. Bisagno fa inoltre parte del consiglio della Camera di Commercio di Genova.

Ferdinando Garrè – amministratore delegato San Giorgio del Porto e Genova Industrie Navali

Ferdinando Garrè nasce a Genova il 20 aprile 1957. Dopo la maturità scientifica, conseguita presso l'Istituto Navale Morosini di Venezia, consegue la laurea in ingegneria meccanica e navale presso l'Università degli Studi di Genova.

Fino al 2000 ricopre il ruolo di dirigente presso le Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto S.p.A. Dal 2002 al 2004 assume l'incarico di direttore tecnico del Prestige Cruises Management – società con sede nel Principato di Monaco. Nello stesso periodo ricopre anche la carica di direttore tecnico e membro del consiglio di amministrazione della Martinoli Consulting di Genova, società leader nel settore della consulenza tecnica navale e nella gestione peritale.

Nel 2004 rientra in San Giorgio del Porto come amministratore delegato, ruolo che ricopre tutt'oggi. Attualmente fa parte anche del consiglio di amministrazione di Chantier Naval de Marseille. Garrè è inoltre membro del consiglio direttivo della sezione "Industria Cantieristica Navale" di Confindustria Genova.