

Rassegna del 27-02-24

TRAGHETTI					
27/02/24	Secolo XIX	19	Messina arriva in flotta la quinta portacontainer ...	1	
CROCIERE					
27/02/24	Corriere del Veneto Venezia e Mestre	9	Simulatori per formare i comandanti del futuro	Zanierato Giorgia	2
27/02/24	Mf	23	Rapporto weekend - Nello store di GPT-OpenAI si prenota anche la crociera	Sbandi Enrico	3
27/02/24	Nuova Ferrara	26	Le crociere tornano a interessarsi di Comacchio - In crociera per visitare Comacchio La nuova frontiera del turismo	Romagnoli Katia	4
27/02/24	Nuova Venezia	21	Concessione troppo breve: così nasce la lite tra Vtp e Porto - Concessione Vtp, il nodo della durata tra le cause dello scontro con il Porto	Pendolini Eugenio	6
27/02/24	Voce di Rovigo	18	Approdati i primi 900 crocieristi	Biolcati Marco	8
27/02/24	Voce di Rovigo	18	De Perini: "Con il Blue Flag emissioni al minimo"	M. Bio.	9
ARMATORI E CANTIERI NAVALI					
26/02/24	Echos	21	CMA CGM: i profitti in caduta libera, incertezze per il 2024	Fainsilber Denis	10
26/02/24	Echos	27	Il fondo ceco PPF alla sbarra delle barche a vela di lusso Privilège	Guimard Emmanuel	11
PORTI E LOGISTICA					
27/02/24	Corriere Romagna di Ravenna Faenza-Lugo e Imola	9	Rigassificatore, ecco la diga in mare sarà lunga 900 metri e alta 6,5	Tarroni Andrea	12
26/02/24	Echos	22	L'Europa indaga sugli aiuti di stato ai collegamenti marittimi con la Corsica	...	14
27/02/24	Gazzetta del Mezzogiorno	34	Piattaforma Logistica Vestas in pole position	...	15
27/02/24	Il Fatto Quotidiano	8	Il Pnrr rivisto tagliando coesione e trasporti	Della Sala Virginia	16
27/02/24	Nazione Massa Carrara	11	Piano del porto, Caniparoli 'avvisa' le istituzioni «Rischio alluvioni» - Lavori al porto, pericolo alluvioni Caniparoli 'avvisa' le istituzioni «Attenzione al Piano regolatore»	...	17
27/02/24	Nuova Venezia	18	Imparare a manovrare in porto senza uscire dall'aula-laboratorio	Valdina Costanza	19
27/02/24	Quotidiano di Bari	4	Intervista a Ugo Patroni Griffi - "Prevedo una stagione estiva positiva per il porto di Bari e il settore crociere"	Volpe Bruno	20
27/02/24	Resto del Carlino Ravenna	4	L'Autorità portuale realizzerà la diga a difesa del rigassificatore - Diga per il rigassificatore Sarà a 8 miglia dalla costa Larga 23,5 metri, alta 10,5 e lunga 882	Venturelli Maria_Vittoria	21
27/02/24	Secolo XIX La Spezia	26	Emissioni fumi delle navi: «Nel 2023 solo 27 controlli su oltre mille accosti»	Ivani Laura	24
27/02/24	Tirreno Lucca- Viareggio-Massa- Carrara	33	Porto, a settembre passeggiata ok	...	26
27/02/24	Tirreno Lucca- Viareggio-Massa- Carrara	33	Sos Carrione da Italia Nostra: troppo grande il rischio alluvioni	Chiappuella David	27
26/02/24	Welt	9	Cosa significa la vendita di Schenker	Birger Nicolai	28
NAUTICA					
27/02/24	Sole 24 Ore	25	Il gruppo Oniverse cresce a 3,1 miliardi e investe nel retail	Beghelli Chiara	30

LA COMPAGNIA GENOVESE

DS9605 DS9605

Messina arriva in flotta la quinta portacontainer

È stata rinominata "Jolly Clivia" l'ultima nave portacontainer entrata a far parte della flotta della Ignazio Messina & C. Il passaggio di proprietà è avvenuto nel porto di Singapore e la nuova unità, lunga 262 metri, 32 di larghezza, salperà per l'Europa facendo scalo in India, Eau, Pakistan, per poi arrivare a Genova a fine marzo.



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44259 - L.1601 - T.1601



Vendramin Corner

DS9605 DS9605

Simulatori per formare i comandanti del futuro

VENEZIA Impugnare il timone di una grande nave, sentire sotto i piedi i movimenti dell'imbarcazione che oscilla, il rumore del vento e dei motori. Osservare, al di fuori della cabina, la laguna, controllare attraverso il radar gli spostamenti di altre imbarcazioni, darsi una direzione usando i sistemi di cartografia elettronica mentre in cuffia si comunica con la Capitaneria di porto. Sono alcune delle manovre che i nuovi simulatori di navigazione, inaugurati ieri all'istituto Vendramin Corner (*foto Vision*), permetteranno agli studenti di imparare: 18 strumenti, di cui 2 *full mission bridge*, accompagneranno i ragazzi nel loro percorso per diventare direttori di macchina e comandanti di unità navali di media e grande dimensione. Dai ferry boat alle crociere, dalle petroliere alle navi della guardia costiera, i ragazzi impareranno a pilotare una ventina di tipologie di imbarcazioni ancor prima di salirci a bordo. Durante l'inaugurazione gli studenti di quinta hanno avuto modo di simulare l'avaria di una nave nei pressi dell'ingresso sud

del canale di Malamocco: la grande imbarcazione, dopo un sinistro, ha iniziato a sbandare e imbarcare acqua e alcuni passeggeri si sono gettati nelle acque lagunari. I ragazzi hanno dovuto lanciare l'sos e seguire le istruzioni della Capitaneria. «Non abbiamo scelto di simulare le navigazioni all'interno della laguna di Venezia soltanto perché giochiamo in casa — afferma il dirigente del Vendramin Corner Michelangelo Lamonica — ma perché sono le acque più complesse su cui navigare: i canali in cui le navi possono muoversi richiedono manovre molto impegnative e l'uso dei rimorchiatori. Il porto dispone di due ingressi, altrettanto difficili sono soltanto le acque dello Stretto di Panama, che i simulatori infatti consentono di imparare a navigare». Gli studenti metteranno alla prova le loro capacità grazie a questi macchinari fin dal primo anno e a partire dal secondo saranno già pronti a salire a bordo di un'imbarcazione reale e sondare davvero il territorio veneziano.

Giorgia Zanierato
© RIPRODUZIONE RISERVATA



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44260 - L.1679 - T.1679



RAPPORTO WEEKEND

DS9605

DS9605

Nello store di GPT-OpenAI si prenota anche la crociera

Prenotare la crociera su misura con l'Intelligenza Artificiale: è già online il GPT (Generative Pre-trained Transformer) grazie al quale è possibile scegliere la nave, l'itinerario, il prezzo e la sistemazione più conveniente, avere consigli su escursioni, ristoranti e attrazioni di bordo. E anche farsi consigliare su ogni altro aspetto del viaggio, da cosa mettere in valigia a come vestirsi nelle diverse occasioni.

L'iniziativa è di Ticketcrociera, agenzia online specializzata in crociere e pioniere tecnologico fin dal suo debutto nel 2007, che ha colto l'opportunità offerta dal GPT Store, per consentire agli utenti di costruire e condividere i propri GPT realizzati per scopi specifici. L'intelligenza artificiale personalizzata per le crociere risponde in sei lingue (italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco e cinese) dopo avere effettuato il login sul sito <https://chat.openai.com/g/g-qqWa5W2Zq-ticketcrociera>.

«L'AI è già oltre gli attuali sistemi di ricerca utilizzati sul web: non appena c'è stata disponibilità degli strumenti tecnologici, con l'apertura della piattaforma di OpenAI, ci siamo messi al lavoro», spiega **Matteo Lorusso**, direttore generale di Taoticket, la società che opera col brand Ticketcrociera. «L'attuale versione è già molto

potente, viene costantemente rifornita da nuovi dati e informazioni su itinerari, opportunità e sulle caratteristiche dei viaggi e delle destinazioni, e viene adoperata innanzitutto dai nostri consulenti per migliorare la qualità del servizio ai clienti: non rimpiazza il lavoro umano, ma ne potenzia l'efficacia».

Il pubblico, per il momento, può accedere se iscritto a ChatGPT con la versione minima a pagamento (la 4.0) che ha un costo di circa 20 dollari al mese. In tempi brevi, assicura Lorusso, il servizio sarà disponibile direttamente, gratis, nell'area riservata del sito di Ticketcrociera.

L'Italia rappresenta il mercato crocieristico più interessante d'Europa, con un fatturato che per lo scorso anno è stimato in 15 miliardi di euro: più del doppio della Germania (6,6 miliardi) e quattro volte la Francia (3,7 miliardi), e un movimento passeggeri che lo scorso anno ha raggiunto il primato storico sfiorando i 13 milioni di passeggeri (fonte Clia). Il settore è in ulteriore espansione, con le compagnie impegnate per i prossimi 5 anni con investimenti per 58,5 miliardi di euro per 44 nuove navi, 25 delle quali alimentate a GNL e 7 a metanolo, per tenere conto degli impatti ambientali. (riproduzione riservata)

Enrico Sbandi



Matteo Lorusso
Taoticket



Le crociere tornano a interessarsi di Comacchio

Patto con Ravenna per proporre visite guidate ai turisti che arriveranno a Porto Corsini

Serviranno almeno un paio d'anni per concretizzare un'idea che ha messo radici: riportare a Comacchio e nel Delta i turisti che arrivano in crociera e approdano a Porto Corsini. I primi passi sono stati mossi nel corso del recente Tavolo del Turismo a cui ha partecipato anche l'assessore lagunare Emanuele Mari. Comacchio e le sue bellezze verranno proposte anche ai grandi tour operator che iniziano a programmare le offerte turistiche dal 2025 in avanti.

► **Romagnoli** a pag. 26

Patto con Ravenna per intercettare i tour che salpano da Porto Corsini

In crociera per visitare **Comacchio** La nuova frontiera del turismo

L'obiettivo

Inserire la città lagunare e le sue perle nei circuiti delle grandi compagnie con clientela fidelizzata

Comacchio Si apre una nuova frontiera per l'economia turistica lagunare, grazie ai circuiti croceristici in via di ulteriore sviluppo nel vicino porto ravennate di Porto Corsini. Intercettare e convogliare a Comacchio il turismo croceristico che salpa da Ravenna è stato l'argomento centrale del recente Tavolo del Turismo, convocato a Palazzo Bellini.

L'obiettivo che si prefigge l'amministrazione comacchiese è ambizioso e, come sottolinea l'assessore al turismo Emanuele Mari, «abbiamo intrapreso rapporti con l'amministrazione comunale di Ravenna, nella persona del mio omologo assessore al turismo Giacomo Costantini, che ci invita a collaborare per estendere territorialmente i punti d'interesse di questa potenziale utenza. Insieme al Comune di Ravenna parteciperemo al summit previsto per autunno con le compagnie di crociera, le quali di principio programmano con due anni di anticipo l'inserimento delle località nei loro cataloghi. Contestualmente abbiamo avviato confronti con i responsabili di associazioni di categoria, che in passato avevano già lavorato sul progetto».

Negli ultimi anni il porto di Ravenna ha sviluppato molteplici progettualità legate al turismo croceristico, incrementando il numero di compagnie e di navi in transito, fungendo da "home port", ossia da punto di partenza e di ritorno per la crociera. Per il 2024 Porto Corsini punta a totalizzare 237 mila passeggeri.

«Attualmente - spiega Emanuele Mari -, la compagnia da crociera più consolidata al terminal di Porto Corsini è la Royal Caribbean con sede a Miami; ha un target di clientela molto fidelizzata e quasi esclusivamente americana, con previsione di escursioni comprese nel pacchetto vacanza e consistenti in quelli che sono considerati luoghi simbolo, ovvero Venezia, Firenze e Maranello museo della Ferrari, da raggiungere con pullman d'alto comfort». L'idea che Comacchio con tutte le sue perle, dalle valli, al mare, dall'ambiente all'archeologia, possa entrare a far parte dei cataloghi del mondo croceristico piace anche a Roberto Bellotti, presidente di Confeferenti del Delta, il quale auspica che «tra i pernottamenti si possa inserire un ventaglio di offerte, comprendendo, ad esempio le escursioni in valle, con partenza dal Bettolino di Foce. Le imprese interessate a richiamare i croceristi in arrivo a Porto Corsini - prosegue Bellotti -, potrebbero così contribuire a finanzia-

re il trasporto in pullman fino a Comacchio (andata e ritorno al porto), prevedendo, una compartecipazione pubblica/privata, almeno per il primo anno sperimentale. Bisogna farsi trovare pronti, migliorando il centro storico, con nuovo arredo urbano, dando nuova linfa ai commercianti e quelli rimasti sono eroici».

Non solo Venezia, Bologna e Maranello, dunque, ma nel futuro dei croceristi in Riviera c'è anche Comacchio, fra le tappe. Il target è di livello elevato e oltre ai turisti statunitensi, si prevede l'arrivo di molti cittadini europei dai Paesi del Nord Europa. «È una clientela più propensa a diversificare sul posto la vacanza - conclude l'assessore Mari -, decidendo un'escursione o alcuni pernottamenti, prima o al termine di un viaggio. Di conseguenza a questa utenza si stanno rivolgendo maggiormente le nostre attenzioni».

Katia Romagnoli

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Da sinistra
Costantini
con Astolfi
(Visit)
e l'assessore
Emanuele Mari



I circuiti
delle
compagnie
da crociera
sono in via
di ulteriore
sviluppo

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260

BUFERA SULLE CROCIERE

DS9605

Concessione troppo breve: così nasce la lite tra Vtp e Porto

È stato il fattore temporale a far saltare il banco tra Autorità portuale di Venezia e Vtp. E cioè la durata della proroga della concessione per i servizi richiesta dal terminalista in vista della scadenza del 2026. / PAGINA 21

Concessione Vtp, il nodo della durata tra le cause dello scontro con il Porto

Dopo la bocciatura della richiesta di proroga, si attendono gli sviluppi sul ricorso al Tar presentato dal terminalista

La posta in palio è il futuro del settore stravolto dallo stop alle navi in Marittima

La stagione 2024 al via a partire da marzo E da agosto Fusina diventerà home port

Eugenio Pendolini / VENEZIA

È stato il fattore temporale a far saltare il banco tra Autorità portuale e Vtp. E cioè la durata della proroga della concessione per i servizi richiesta dal terminalista in vista della scadenza del 2026. Una richiesta che, secondo le prime indicazioni, sarebbe stata ben superiore a quella in drittura d'arrivo, venticinquennale e stipulata a fine anni '90. Una richiesta motivata dal terminalista con la necessità di programmare con lungimiranza gli investimenti milionari che dovranno trasformare nei prossimi decenni il terminal crocieristico di Venezia, cruciale per l'intero Mar Adriatico e per il Mediterraneo in generale. E che però è stata considerata eccessiva dalla struttura commissariale guidata da Fulvio Lino Di Blasio, alle prese con la ricostruzione del settore dopo lo stravolgimento imposto per decreto legge nel 2021 con il dirottamento delle navi dalla Marittima a Porto Marghera.

Alta, del resto, la posta in palio. Ora si fa concreta la possibilità che tra due anni la gestione dei servizi crocieristici vada a gara. Con tutte le incognite del caso, in un contesto

tutt'altro che definito con la realizzazione degli approdi diffusi che dovrà essere conclusa entro il 2027, in attesa di un porto offshore il cui bando è ancora da anni fermo al palo in seguito al ricorso al tribunale amministrativo.

Lo scontro in corso tra Vtp e Autorità, con la bocciatura da parte di quest'ultima del piano economico finanziario presentato dal terminalista, infatti si gioca in una fase cruciale per il settore, in piena riorganizzazione dopo la decisione del governo Draghi di spostare le navi dalla Marittima e di farle transitare lungo il Canale dei Petroli. Con conseguenze drastiche per la logistica dell'intero comparto. Per ritornare ai livelli di traffico pre-2021, il cronoprogramma stilato dal commissario Di Blasio su indicazione del decreto legge 103 prevede entro il 2027 la creazione (già effettuata) di approdi diffusi a Marghera, a Chioggia, di un nuovo accosto nel canale nord sponda nord, di una nuova stazione passeggeri, oltre allo scavo del Vittorio Emanuele e al ritorno alla Marittima.

Sui rapporti tra i due enti, poi, dovrà esprimersi anche il tribunale amministrativo re-

gionale. Come reso noto dal documento con cui il Porto ha bocciato il Pef di Vtp, a inizio gennaio il terminalista ha depositato un ricorso al Tar. Vtp ritiene infatti che il comportamento dell'Autorità sia stato «inadempiente» nella definizione della strategia da attuare per lasciarsi definitivamente alle spalle lo stallo successivo al decreto Draghi che ha falciato gli arrivi di navi e passeggeri. «Inadempienze» che, ad esempio, avrebbero comportato ritardi rispetto alla realizzazione della tensostruttura attesa da tempo a Fusina per garantire l'arrivo delle navi in modalità home port. Il ricorso di gennaio era stato anticipato da una lettera di fuoco inviata lo scorso novembre con la quale Vtp e i suoi investitori volevano veder chiari su alcuni elementi imprescindibili per inaugurare una nuova stagione di in-



DS0009605
DS0009605

vestimenti. E cioè: estensione della concessione, durata, condizioni, canoni concessori. In assenza di risposte – come riportato anche nel sito specialistico – la società terminalista non esclude di «agire per il risarcimento del danno». Di tutta risposta, l'Autorità aveva rivendicato i risultati raggiunti in seguito al decreto 103 del 2021, un “terremoto” per l'intero settore. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL FUTURO DELLA CROCIERISTICA



Una veduta dall'alto della Stazione Marittima di Venezia quando ancora le grandi navi potevano solcare il canale della Giudecca, pratica interdetta con il governo Draghi. Sopra, a destra, una nave a Fusina approdo scelto quest'anno anche come home port. Sotto, la banchina nord nel canale nord a Porto Marghera, che dopo i lavori ospiterà le navi da crociera nella nuova stagione che sta per iniziare

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260

TURISMO La nave è arrivata nella notte. Proveniva da Sibenik, in Croazia. Pubblico internazionale

Approdati i primi 900 crocieristi

Al via le crociere di lusso. Saranno oltre 30 fino al 31 ottobre. Si chiama Viking Saturn

Marco Biolcati

CHIOGGIA – La Viking Saturn ha attraccato in porto nella notte: ricomincia la stagione crocieristica dopo il grande successo dell'anno scorso. La Viking è una delle oltre 30 imbarcazioni di lusso che nei prossimi mesi faranno tappa a Chioggia. A scegliere la città come destinazione turistica sono state tre compagnie di crociera internazionali. Oltre alla Viking, anche l'Azamara Cruises e The Ritz-Carlton Yacht Collection, tutte scelte da un pubblico internazionale, per il 90% di provenienza extra-europea, con in testa USA, Australia e Canada, di fascia altospesente. La prima nave da crociera, arrivata stanotte, proveniva da Sibenik in Croazia a ha una capacità di circa 900 ospiti. È recentissima, costruita nel 2023. Gli ospiti a bordo sbarcheranno questa mattina, con inizio delle escursioni alle 9,30. I turisti visiteranno il centro storico, le calli e le rive per ammirare la bellezza di Chioggia. Sempre stamattina sbarcheranno anche 480 turisti che utilizzeranno il porto locale come snodo per raggiungere poi l'aeroporto di Venezia o di qualunque altra città per tornare a casa. In compenso sono 500 i nuovi passeggeri, molti dei quali stanno già soggiornando a Chioggia, che si imbarcheranno sulla Viking Saturn per iniziare da qui la loro vacanza. Saranno quindi

937 i crocieristi che partiranno il 29 febbraio, alle 22, in direzione Spalato. Il meteo non è di certo dei migliori per l'arrivo di questa prima crociera, ma la città sta comunque preparandosi a ricevere i turisti. Ascom, per voce del proprio presidente Alessandro Da Re, ha confermato che l'anno scorso le attività economiche della città hanno effettivamente lavorato di più in corrispondenza dell'arrivo delle navi da crociera, tanto che l'associazione ha, ufficialmente, chiesto all'amministrazione comunale l'elenco completo degli arrivi per permettere ai negozi e alle attività economiche della città di organizzarsi e di farsi trovare aperte al loro sbarco. La città, insomma, deve rispondere presente ed essere accogliente e pronta a ricevere i crocieristi. Dopo la Viking Saturn, a fine marzo, il 28, arriverà la Viking Mars. Ad aprile sono previsti tre arrivi: la Viking Star il 12 aprile, la Viking Sea il 19 aprile e la Viking Mars il 26. A maggio sono ben 7 le navi da crociera che arriveranno al porto di Chioggia: la Azamara Pursuit il 2, il 7 e il 12 maggio; la Viking Sea l'8 e il 31 maggio; l'Azamara Onward il 30 maggio e la Viking Jupiter il 18 maggio. Altre 4 arriveranno a giugno, sei a luglio e due ad agosto. Si chiude nei mesi di settembre e ottobre con, rispettivamente, quattro e cinque arrivi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Giunta a Chioggia la Viking Saturn

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260



L'ASSESSORE

De Perini: "Con il Blue Flag emissioni al minimo"

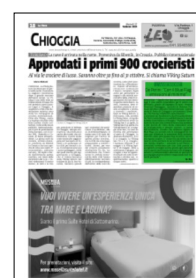
CHIOGGIA - "Quello che due anni fa era novità oggi è una realtà consolidata per il nostro territorio, grazie all'impegno di tutti: Venezia Terminal Passeggeri, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Capitaneria di Porto di Chioggia e ovviamente Comune, che hanno collaborato attivamente".

L'assessore all'Ambiente e alla Portualità Serena De Perini sottolinea con soddisfazione il successo della crocieristica a Chioggia: "Desidero ricordare che le navi che arrivano sono ultra moderne e dal punto di vista delle emissioni sono all'avanguardia e testate inoltre, a tutela dell'ambiente, ricordo che abbiamo siglato il Blue Flag, un accordo con le compagnie di crociera per abbattere le emissioni delle imbarcazioni fin dalle primissime fasi di arrivo nel nostro spazio acqueo. E' chiaro fin da subito che le navi in arrivo entrano in un territorio prezioso e che merita rispetto - conclude la De Perini - I crocieristi troveranno poi una città pronta ad accoglierli al meglio anche grazie agli operatori che in questi mesi hanno lavorato con impegno, serietà e professionalità aderendo ai percorsi di accompagnamento offerti e organizzati dall'Autorità portuale".

M. Bio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44260



Le « CMA CGM Palais Royal », le plus gros porte-conteneurs mondial propulsé au gaz naturel liquéfié, dans la rade de Marseille.

CMA CGM: les profits en chute libre, incertitudes pour 2024

Avec les tensions en mer Rouge, qui pèsent sur ses coûts d'exploitation, le groupe marseillais se refuse à formuler des prévisions précises.

MARITIME

Les bénéfices nets de CMA CGM, montrés du doigt en 2022 à la sortie de la pandémie, ont été divisés par sept, conformément à la chute des taux de fret.

Denis Fainsilber

Marseille et Copenhague, même combat. Quelques jours après les résultats annuels du danois Maersk, le numéro deux mondial du transport maritime, soldés sur une division par sept de ses profits annuels par rapport aux sommets de 2022, son challenger français CMA CGM, numéro trois mondial, a affiché des comptes annuels très similaires, quoique conformes à ses prévisions.

Dans le « shipping », mêmes causes, mêmes effets. « Comme anticipé », le chiffre d'affaires de l'armateur tricolore s'est dégradé de près de 37 % l'an dernier, à 47 milliards de dollars. Tandis que son bénéfice net plongeait à 3,6 milliards de dollars. Certes encore au-dessus de la ligne de flottaison, mais très loin des stratosphériques 25 milliards de profits encaissés dans le tourbillon du Covid, quand l'entreprise était pointée du doigt pour ses bénéfices insolents. Sur le seul quatrième trimestre, le groupe encaisse même une légère perte de 93 millions, lestée selon nos informations par son activité maritime, dont la perte nette n'est pas publiée.

La raison de ces montagnes russes tient principalement à la dégringolade mondiale des taux de fret: les prix auxquels les chargeurs ont réservé à l'avance les 22 millions de conteneurs et 522.000 tonnes de fret aérien transportés l'an passé par le groupe de Rodolphe Saadé. Alors qu'une « boîte » pouvait se monnayer à l'époque à quelque 20.000 dollars sur les routes les plus demandées au départ de

Chine, ces tarifs ont atterri dans une fourchette plus sage de 1.000 à 3.000 dollars l'an passé en moyenne, reflétant mieux l'équilibre naturel entre l'offre de capacités et la demande de transport.

Conditions dégradées

Autre cause de ce retour sur terre, commune aux remarques récentes de Maersk (le numéro un mondial MSC ne publie pas de résultats): la dégradation progressive de la conjoncture et de l'environnement du secteur. « Après le fort rebond post-pandémie, l'année 2023 a également été marquée par un ralentissement de la croissance économique dans un contexte inflationniste ainsi que par un rééquilibrage de la consommation en faveur des services. Ces facteurs ont pesé sur la demande de transport de biens et de services logistiques », analyse le groupe phocéén.

Dans le maritime, l'armateur qui sert quelque 420 ports mondiaux témoigne d'une « normalisation, qui se termine au quatrième trimestre par des conditions dégradées », à savoir des taux de fret sous pression, au bénéfice des chargeurs. Conséquence, sa marge d'Ebitda a flanché de 30 points en un an, malgré une croissance de 3,8 % des volumes transportés au second semestre.

Dans la logistique, le second pilier du groupe qui représente désormais quasiment un tiers du chiffre d'affaires, la marge d'Ebitda est en léger progrès de 1,4 point, à 9 %, malgré un chiffre d'affaires en retrait de 5,5 %. Ce pôle « terrestre » rassemblé sous la marque Ceiva va s'élargir courant 2024 aux activités logistiques de Bolloré, reprises pour 5 milliards sur ressources propres (le feu vert de Bruxelles est attendu pour bientôt), et au britannique Wincanton, acquis, lui, pour 660 millions d'euros.

Croissance mondiale atone

Pour 2024, CMA CGM, non coté en Bourse, reste peu disert sur ses prévisions commerciales ou financières. Il s'attend surtout à une « année

marquée par une croissance économique mondiale atone », et « des tensions géopolitiques », visant pour la première fois le commerce maritime mondial. Depuis les attaques des rebelles houtis contre les navires marchands en mer Rouge, l'armateur tricolore est l'un des rares à acheminer encore certains de ses porte-conteneurs dans cette nouvelle zone de guerre (avec des vraquiers et des pétroliers), non sans escorte d'une frégate française.

Suppressions de postes chez Maersk

Maersk y a rapidement renoncé, après que certains de ses navires furent visés par les drones ou missiles houtis, tout comme MSC qui paye le tribut de son alliance avec l'armateur israélien Zim sur la Méditerranée orientale.

Malgré ces fortes menaces sur son modèle économique, CMA CGM compte maintenir ses plans d'investissements, au même niveau que l'an dernier (plus de 9 milliards de dollars, pour les acquisitions d'entreprises ou l'extension de la flotte). Notamment quelque 15 milliards de dollars mobilisés pour une armada de 120 nouveaux navires carburant au GNL ou à l'ammoniac d'ici à 2027.

Enfin, là où Maersk réduit la toile avant la tempête, ayant supprimé l'an dernier 10.000 postes pour économiser 600 millions de dollars, et en se montrant très mesuré sur les commandes de navires, l'armateur français, qui compte déjà 155.000 salariés, poursuit au contraire sa route, et va s'élargir de l'effectif des ex-Bolloré et de Wincanton. ■



Le fonds tchèque PPF à la barre des voiliers de luxe Privilège

PAYS DE LA LOIRE

L'investisseur consolide son pôle plaisance en reprenant ce constructeur au bord de la cessation de paiements.

Emmanuel Guimard
— Correspondant à Nantes

Privilège Marine doit redresser la barre et c'est le fonds tchèque PPF Group qui va s'y atteler. Cet investisseur a repris fin janvier ce chantier des Sables-d'Olonne, en Vendée, spécialisé dans les catamarans de 15 à 20 mètres, des voiliers très haut de gamme, personnalisés, pour le grand voyage. L'entreprise, qui compte à présent 200 salariés, fut jusqu'en 2022 la propriété de HanseYachts. Ce groupe allemand a ensuite cédé sa participation à son management.

Le chantier affichait alors un chiffre d'affaires de 14 millions d'euros et disposait d'un carnet de commandes de 60 millions. Mais l'entreprise s'est vite trouvée dans une situation financière délicate dans une industrie nécessitant d'importants capitaux. Confrontée à un endettement de plus de 20 millions, elle se trouvait au bord de la cessation de paiements.

Aide régionale contestée
Le conseil régional des Pays de la Loire apporte également son soutien. Début février, cette assemblée a voté l'abandon d'une créance de 250.000 euros et un rééchelonne-

ment d'un prêt d'1 million d'euros attribué en 2022. Cette aide a été contestée par l'opposition au regard de l'envergure financière du groupe tchèque, et de l'absence de garanties et d'engagements écologiques.

Selon la délibération, PPF a déjà injecté 4 millions d'euros pour éviter une procédure collective et serait disposé à apporter 5 millions d'euros supplémentaires, si les partenaires de l'entreprise consentent à s'engager « sur des efforts équivalents en vue de diminuer le passif ». En cas d'aboutissement, le nouvel actionnaire a prévu plusieurs projets, à hauteur de 6 millions, dont des investissements industriels ou digitaux et la modernisation des gammes. Une centaine de recrutements sur trois ans est aussi prévue pour une cadence de production annuelle portée de 10 à près de 20 bateaux. Selon Thierry Legros, récemment nommé directeur général délégué, il faudra aussi réévaluer, à près de 2,5 millions d'euros et au-delà, le prix des bateaux qui « ont été vendus à perte ».

Le projet prévoit également 3 millions pour le développement d'un prototype dans deux ou trois ans. Selon Thierry Legros, c'est la piste d'un « power boat » ou catamaran à propulsion hydrogène qui est explorée. PPF Group, qui gère un portefeuille de 40 milliards d'euros dans des secteurs d'activités divers, s'est lancé dans le marché de la plaisance en reprenant le spécialiste de la location de voiliers Navigare Yachting puis, en 2021, Dream Yacht Charter, le leader du marché, en lien avec Beneteau. En 2023, le groupe il a acquis le chantier sud-africain Robertson & Caine (R&C) qui fabrique, lui aussi, des catamarans sous la marque Leopard. ■

Il fondo ceco PPF alla sbarra delle barche a vela di lusso Privilège



SORGERÀ A 8,5 KM DALLA COSTA DI PUNTA MARINA

Rigassificatore, ecco la diga in mare sarà lunga 900 metri e alta 6,5

Servirà a proteggere dalle mareggiate la nave gasiera e la piattaforma della Petra

RAVENNA
ANDREA TARRONI

Un lavoro che, stando alle previsioni presentate a fine anno scorso, ha una dimensione economica da circa 250 milioni di euro e che sarà fondamentale per le attività del rigassificatore a Ravenna. Si tratta della barriera frangiflutti da quasi 900 metri di lunghezza e alta 6,5 per cui l'Autorità Portuale di Ravenna e Fsru Italia, società del gruppo Snam, hanno sottoscritto ieri un accordo.

Il patto ribadisce come l'Ente di via Antico Squero realizzerà la diga, già prevista sin dalle prime stesure del progetto del rigassificatore galleggiante di Ravenna. Per l'attracco in sicurezza della Sw Singapore, la nave Fsru che sarà operativa nel corso del 2025 al largo della costa ravennate, è infatti prevista la costruzione della barriera, collocata a poca distanza dalla piattaforma e a 8,5 km circa dalla costa per proteggere l'impianto e le navi metaniere da potenziali mareggiate.

La diga frangiflutti, opera sostenuta da Cassa Depositi e Prestiti, ha ora raggiunto una configurazione «frutto di una serie di indagini ingegneristi-

che estremamente dettagliate e del continuo confronto con le autorità tecniche marittime: sarà lunga complessivamente circa 900 metri e larga circa 23,5, che in corrispondenza delle due testate si estendono per circa 38 m – esplicita una nota dell'Autorità portuale -. I lavori per ospitare il nuovo il terminale di rigassificazione al largo della costa di Ravenna sono iniziati il 19 giugno 2023 e vedranno interventi in mare e a terra».

Le operazioni in mare

E' sempre dall'Ente presieduto da Daniele Rossi che viene ricordato come «il rigassificatore sarà ormeggiato in corrispondenza dell'esistente piattaforma comunemente chiamata il "Ragno", una struttura lunga 350 metri e alta 11,5 metri, che veniva utilizzata per ricevere le navi petroliere. Questi rigassificatori galleggianti, o Fsru - Floating Storage and Regasification Units, ricevono gas naturale liquefatto (Gnl) a una temperatura di -162°C da altre navi metaniere e lo riportano allo stato gassoso per poterlo poi immettere nella rete nazionale di trasporto del gas».

Nel comunicato diffuso per annunciare la firma del patto fra Adsp ravennate, Fsru Italia per l'infrastruttura finanziata da Cdp viene anche specificato come questa navi abbiano «caratteristiche relativamente semplici e non prevedono combustioni o reazioni specifiche. Si tratta di infrastrutture conosciute e a basso impatto ambientale, dotate di strumenti avanzati di monitoraggio e di sistemi di sicurezza, oltre ad essere sottoposte alle più stringenti misure di prevenzione e sicurezza, a garanzia delle persone e dei territori interessati, in conformità alla normativa nazionale».

Un addendo al complesso di investimenti, da circa un miliardo complessivo, che Snam ha sostenuto per portare il rigassificatore a Ravenna, dall'acquisizione della Fsru fino all'infrastrutturazione necessaria a riceverla. Saranno oltre 100 i fornitori coinvolti del territorio ravennate, e il Consorzio composto da Saipem, Rosetti e Micoperi si è già aggiudicato lavori per oltre 300 milioni di euro, che serviranno a tutti i collegamenti offshore previsti per portare il metano rigassificato a terra, per poi diffonderlo nella rete.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263





La diga che sorgerà davanti a Punta Marina per difendere dalle mareggiate il rigassificatore sarà lunga 900 metri, sotto la nave Sw Singapore che arriverà a Ravenna

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263

L'Europe enquête sur les aides de l'Etat aux liaisons maritimes avec la Corse

TRANSPORT La Commission européenne a annoncé vendredi ouvrir une enquête approfondie sur la conformité au droit européen des aides accordées par l'Etat français aux deux sociétés de ferries Corsica Linea et La Mériidionale, pour la desserte de la Corse de 2023 à 2030. Chargées en délégation de service public du transport des passagers comme des marchandises, les deux sociétés se partagent les cinq liaisons à partir de Marseille vers les ports d'Ajaccio, Bastia, Propriano, L'Île-Rousse et Porto-Vecchio, et ont reçu à ce titre de l'Etat une « compensation » de 853,6 millions d'euros. L'enquête fait suite au pourvoi de la compagnie concurrente, Corsica Ferries, devant la justice française contre la délégation de service public attribuée aux deux sociétés sur 2023-2030. En novembre 2022, son pourvoi avait été rejeté par le Conseil d'Etat.

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1961 - T.1961

L'Europa indaga sugli aiuti di stato ai collegamenti marittimi con la Corsica



Il progetto Piattaforma Logistica Vestas in pole position

■ La Vestas Blades Italia Srl ha chiesto la concessione demaniale per nove anni della "Piastra Portuale di Taranto". È quanto emerge dai documenti pubblicati dall'Autorità di Sistema Portuale che oltre a diffondere la notizia a chiesto a eventuali enti interessati di inviare la proposta per la valutazione prima dell'assegnazione. Nel documento pubblicato sul sito di Adsp guidato da Sergio Prete, si legge che la proposta di Vestas prevede che all'interno della Piattaforma Logistica «saranno svolte principalmente attività di stoccaggio e trasporto dei prodotti finiti, semilavorati e materie prime relativamente al ciclo produttivo delle "pale eoliche"» e «in uno dei capannoni ivi presenti (magazzino a temperatura ambiente) sono previste attività a completamento del processo produttivo realizzato nel capannone ubicato nella zona Pmi di Taranto». La società danese, inoltre, prevede anche alcuni interventi di adeguamento e modifica dei manufatti e degli impianti esistenti per rendere gli stessi «idonei e funzionali alle esigenze operative connesse alle attività da svolgersi nel compendio medesimo».

Nel caso in cui dovessero arrivare altre domande, l'Adsp valuterà i progetti tenendo conto di una serie di elementi e tra questi anche «il piano occupazionale compreso l'obbligo di ricorrere alle assunzioni dei lavoratori di cui alla Taranto Port Workers Agency Srl nelle percentuali che saranno stabilite dal Comitato di Gestione».

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263



DECRETO/2 SOTTRATTI 5 MLD ALLE REGIONI E 2 AL FONDO COMPLEMENTARE, MA RESTA IL COLPO AI COMUNI

Il Pnrr rivisto tagliando coesione e trasporti

LITE TRA MINISTRI

» Virginia Della Sala

Un taglio da 5 miliardi alle politiche di coesione, una pioggia di commissari straordinari e la riscrittura di molti progetti: il decreto Pnrr approvato ieri dal Consiglio dei ministri ha una pleora di misure che di fatto sono il gioco delle tre carte, ma pure di vasi comunicanti, a cui il Governo ci ha abituati da mesi. Il recupero dei 9,4 miliardi necessari per coprire la revisione del piano deciso dall'esecutivo arriva infatti dal Fondo di sviluppo e coesione, dal Piano nazionale complementare (30 miliardi di investimenti) e dal Piano pluriennale per gli investimenti. Circa 2 miliardi, nel primo caso, vengono sottratti a "quegli interventi che non hanno battuto un colpo" spiega in conferenza stampa il ministro Raffaele Fitto.

Parliamo di progetti che riguardano il ministero dei Trasporti e di Matteo Salvini, che pare si sia molto risentito in Cdm: linee regionali, flotte, porti&C. I tagli, spiegano poi i sindacati, colpiscono anche progetti su ospedali sicuri e sostenibili, investimenti assegnati ai comuni, messa in sicurezza degli edifici e territorio. Altri 400 milioni vengono recuperati tagliando opere che, secondo Fitto, sono in parte già coperte dal Pnrr; 900 milioni arrivano invece dal Fondo opere indifferibili e più di 1 miliardo dalla soppressione di un fondo d'investimento per i Comuni gestito dal Viminale. E ancora: 800 milioni dal Tesoro, 2 miliardi dalla riduzione dei fondi pluriennali di investimento delle Amministrazioni centrali (cioè i ministeri). Come detto, il grosso però arriva dall'Fsc, che finanzia le politiche di coesione nelle Regioni, quindi con un forte vincolo al Sud: soldi che però ora vengono destinati al piano "transizione 5.0", cioè sussidi alle

imprese, concentrate al Nord. Fitto promette però che i tagli saranno coperti attingendo al Piano complementare. Insieme al Tesoro, ogni sei mesi verrà fatta una ricognizione dei progetti in ritardo da defanziare destinando le risorse all'Fsc.

L'altra novità è una clausola di responsabilità degli enti attuatori in caso di ritardi: saranno obbligati ad aggiornare la banca dati Regis con l'avanzamento dei progetti, il governo potrà così controllarlo e, in caso, chiedere indietro i soldi o sostituirsi all'ente (che si vedrebbe tagliati i fondi ordinari se dovesse rifiutarsi di restituire quelli del Pnrr). Per gestire la revisione del Pnrr (che comprende anche il capitolo energetico RepowerEu) il decreto accentra ulteriormente i poteri in mano a Fitto: la struttura di missione per il Pnrr di Palazzo Chigi assorbirà le funzioni del Dipartimento per la coesione (3,2 miliardi da gestire e tanto altro personale). "Si occupava di molte misure uscite dal Pnrr", si giustifica Fitto. Il decreto istituisce anche tre nuovi commissari: sui beni confiscati alle mafie, sugli insediamenti abusivi e uno sugli alloggi universitari dove vengono congelati i 660 milioni previsti e si introduce la possibilità di modificare la destinazione d'uso delle strutture anche in deroga ai piani urbanistici, consentendo l'allargamento del 35% dei volumi.

In attesa del giudizio dell'Anci (i Comuni si sono visti togliere 12 miliardi con la revisione del Pnrr), le prime critiche arrivano dai sindacati. Rafforzate le deroghe all'uso dei contratti precari nella P.A. (si potranno superare i 36 mesi senza obbligo di stabilizzazione e vincolo di percentuale), mentre la Cgil contesta il limite ai soli nuovi bandi dell'obbligo di riservare il 30% dei posti a donne e giovani.

**DEROGHE
SUI PRECARI
NELLA P.A.**

UN ARTICOLO prevede un rafforzamento delle deroghe alle norme che stabiliscono i limiti per il rinnovo dei contratti di lavoro subordinato a tempo determinato (già derogati per il Pnrr), ma soprattutto della percentuale massima impiegabile (20% dei tempi indeterminati)



Il ministro Raffaele Fitto ANSA

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263 - L.1603 - T.1603



Carrara

Piano del porto, Caniparoli 'avvisa' le istituzioni «Rischio alluvioni»

A pagina 11

Lavori al porto, pericolo alluvioni Caniparoli 'avvisa' le istituzioni «Attenzione al Piano regolatore»

Il geologo del direttivo nazionale di Italia Nostra scrive al ministero e a tutte le autorità competenti
«Già l'ampliamento del 2002 in corrispondenza della foce del Carrione portò a eventi disastrosi»

IL MONITO

«Occorre massima vigilanza in modo da prevenire ed evitare danni a sicurezza, salute e paesaggio»

CARRARA

E' una sorta di atollà nei confronti dell'Autorità portuale ma soprattutto un richiamo-avvertimento alle istituzioni affinché verifichino quanto sta accadendo al porto di Marina di Carrara. La segnalazione arriva dal geologo Riccardo Caniparoli, consigliere del direttivo nazionale di Italia Nostra, circa un potenziale pericolo alluvionale nel bacino idraulico-idrogeologico del torrente Carrione. Caniparoli chiede alle istituzioni, ognuna per le proprie competenze, di «verificare la conformità alle norme vigenti e la compatibilità ambientale del nuovo Piano regolatore portuale di Marina di Carrara e delle nuove costruzioni in atto, in riferimento alle interferenze attuali e future sulla dinamica dei flussi delle acque superficiali e sotterranee del bacino idraulico-idrogeologico del Carrione». Una richiesta, con tanto di documentazione, inviata al Ministero dell'ambiente (presidente di commissione Via-Vas), al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Dipartimento di Protezione civile, al Prefetto di Massa Carrara, al sindaco e agli assessori di Carrara, all'Autorità di

bacino, alla Regione e al Procuratore generale della Corte dei Conti. Porto

«Le prime segnalazioni di dissesto idrogeologico redatte dal sottoscritto, in nome e per conto dell'Associazione Ageparc - scrive Caniparoli - furono inviate a tutti gli enti preposti alla salvaguardia del territorio nel lontano 2002, a seguito dell'inizio dei lavori di ampliamento del porto mediante la costruzione di un piazzale denominato 'Città di Massa' in corrispondenza dell'argine destro della foce del torrente Carrione allungandolo per oltre 250 metri e occupando di fatto le 'aree golenali' di foce deputate a favorire l'espansione delle piene e il deflusso in mare. Tale ampliamento, come documentato e informato le autorità prima delle alluvioni, ha di fatto alterato irrimediabilmente la dinamica degli equilibri idrodinamici di costa e di foce, innescando così il fenomeno di interramento della foce e conseguente sollevamento del letto del torrente per tutta la lunghezza dell'asta valliva. La conseguenza dell'alterazione degli equilibri ha prodotto negli anni successivi, quattro eventi alluvionali disastrosi con 2 morti e oltre 250 milioni di euro tra danni diretti e opere di ripristino, oltre a 15 allagamenti significativi di Marina di Carrara. Tali segnalazioni furono oggetto anche di interrogazioni parlamentari»

Caniparoli riporta le sentenze della Suprema Corte di Giustizia Europea e quella del Tar del Lazio, oltre alla valutazione con-

clusiva del parere negativo del Ministero per i beni culturali e ambientali, relativa alla opportunità "di una nuova soluzione progettuale" che non estenda l'ambito portuale "oltre la foce del torrente Carrione". Inoltre, il geologo ricorda che gli interventi e le opere realizzati in proprietà del demanio idrico sono tutelati dalla Carta Costituzionale e che l'inosservanza alle disposizioni è punibile penalmente. Di qui la richiesta di verifiche e controlli «al fine di tutelare la sicurezza dei cittadini esposti al rischio alluvioni nel rispetto delle normative vigenti in merito alla tutela ambientale e paesaggistica del territorio. Si richiamano, pertanto, tutte le autorità preposte a vigilare con la massima attenzione in modo che vengano prevenuti ed evitati danni alla sicurezza, alla salute e al paesaggio. Beni fondamentali e anche costituzionalmente tutelati a cui le amministrazioni pubbliche sono tenute a garantire protezione, considerato che eventuali violazioni e inosservanze determinano comportamenti penalmente rilevanti».





Un'immagine dell'alluvione del 2003, quando esondò il Carrione, che ebbe conseguenze tragiche. In alto, il geologo Riccardo Caniparoli



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263

AL VENDRAMIN CORNER

Imparare a manovrare in porto senza uscire dall'aula-laboratorio

Inaugurato ieri mattina il nuovo simulatore navale a disposizione degli studenti per potersi esercitare in plancia e in sala macchine

Costanza Valdina

Misurarsi con le difficoltà del mare e dei porti tra le mura della scuola. All'istituto superiore Vendramin Corner di Venezia si può fare. La tradizione di eccellenza della scuola veneziana è stata coronata con l'ampliamento del laboratorio di navigazione, una risorsa essenziale per la formazione legata al mare e all'industria nautica.

La presenza di simulatori navali nell'istituto non è una novità: il Vendramin Corner ne dispone fin dal 1989. Oggi, tuttavia, grazie a un investimento finanziato da un progetto Fesr della Comunità Europea, il laboratorio conta otto postazioni a disposizione di insegnanti e studenti per integrare la programmazione scolastica con esercitazioni pratiche delle procedure più delicate, come le manovre di ingresso e uscita dai porti e manovre anti collisione.

«Celebriamo un traguardo per cui abbiamo lavorato dal 2019. Con l'acquisizione di questi macchinari, continuiamo a perseguire la nostra missione di superare i confini fisici della scuola, aprendo le porte dell'istituto alla realtà del territorio», ha dichiarato il dirigente scolastico Michelangelo Lamonica, «ma questo è solo l'inizio: abbiamo in programma una serie di iniziative volte ad arricchire l'offerta formativa e ad integrarla sempre più con le esigenze del contesto locale».

Nell'ambito della navigazione, il simulatore rappresenta uno strumento indispensabile per ricreare l'ambiente operativo di una nave, riproducendo sia la plancia di comando che la sala macchine. Questo sistema consente di condurre interazioni realistiche in un ambiente virtuale, fornendo al personale di bordo un addestramento mirato che anticipa le sfide della realtà, specialmente in situazioni ad alto rischio per la sicurezza. Alla fine del percorso scolastico, gli studenti sono in grado di utilizzare i simulatori in autonomia. I ragazzi ne hanno dato dimostrazione ieri mattina, durante l'inaugurazione del nuovo laboratorio nella sede centrale dell'istituto.

Alla cerimonia hanno preso parte numerose autorità e tecnici del settore come Actv, Msc, Fincantieri, Confortigianato e molti altri. Tra i presenti, l'assessore comunale alle politiche educative Laura Besio ha sottolineato l'importanza di fornire agli studenti strumenti che li preparino al futuro professionale.

«La scuola è lo spazio in cui si forma la persona, anche nel suo pensiero critico nei confronti della realtà», ha evidenziato, «è quindi fondamentale fornire ai ragazzi strumenti che li avvicinino al mondo del lavoro. Un'iniziativa come questa ha visto coinvolte più realtà che sono riuscite, grazie ad una regia accorta e sapiente, a fare rete. Quello di oggi è anche un modo concreto per riaffermare il legame profondo che questa scuola ha con la città e con il mare». —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il nuovo simulatore al Vendramin Corner



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263



DS9605

DS9605

Ugo Patroni Griffi

“Prevedo una stagione estiva positiva per il porto di Bari e il settore crociere”

a pagina 4

Il professor Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'Autorità Portuale del Basso Adriatico

“Prevedo una stagione estiva positiva per il porto di Bari e il settore delle crociere”

“Prevedo una stagione estiva positiva per il porto di Bari e il settore delle crociere”: lo dice in questa intervista al Quotidiano il professor Ugo Patroni Griffi, Presidente dell'Autorità Portuale del Basso Adriatico sotto la cui sapiente ed oculata gestione il porto di Bari ha raggiunto livelli e standard elevati.

Professor Patroni Griffi, che estate sarà per lo scalo barese?

“Tra poco si apre decisamente la stagione crocieristica e stimiamo un incremento del sedici per cento, dati alla mano. Pensiamo ad un'annata davvero favorevole e in salute come del resto già da tempo lo è il porto di Bari. Mostro un certo ottimismo che mi viene fornito dai dati e dalle stime e il porto riesce a sopportare bene i flussi turistici e di passeggeri. Del resto, aggiungo, che presto sarà aperto e funzionale il nuovo terminal che renderà il nostro porto ancora più appetibile e competitivo e dunque è lecito prevedere un pienone di passeggeri e di presenze con ogni risvolto positivo sul porto e sulla città stessa che guadagna dal turismo”.

Poi c'è l'importante offerta

di Msc...

“Non va dimenticato questo. Msc si è offerta di gestire il terminal e in generale la parte crocieristica dello scalo. Non sappiamo come andrà a finire, ma sono favorevole a questa sinergia privato-pubblica amministrazione e ben venga la concorrenza. Io ho insegnato diritto della concorrenza e sono dell'avviso che più concorrenza si ha, più ne guadagna il passeggero e la stessa amministrazione in termini di qualità e di prezzi. La libera concorrenza crea lievito per il mercato, ne è la base”.

Camionabile. Opera faraonica, eppure FI la attacca: sostiene che è inutile e costosa...

“Rispetto le idee e le opinioni di tutti, anche di chi la pensa diversamente da me. Io ritengo al contrario che sia una opera strategica visto che oggi il porto è ingolfato e strozzato, congestionato dai camion in entrata e in uscita. La camionabile libera l'area e rende più agevole l'ingresso della zona industriale con ogni relativo vantaggio. Se qualcuno ha bisogno di chiarimenti o ulteriori dettagli io non

mi tiro indietro e sono sempre pronto a discutere e mostrare e argomentare con dati e cifre le mie ragioni. Probabilmente chi afferma il contrario non ha tutte le cifre sotto mano. Criticare solo per mero spirito partitico o campagna elettorale non ha senso. Comunque io rispetto ogni opinione”.

Chi parla bene della camionabile?

“I primi a valutarla positivamente sono proprio gli operatori commerciali, vorrà pur dire qualche cosa”.

Il suo mandato è in scadenza, possiamo farne un bilancio?

“Intanto manca un anno e mezzo. Tornando alla camionabile la ritengo un atto di amore per il porto, ma anche per Bari. In quanto ai bilanci, penso sia presto.

Sono contento di quello che sin qui ho fatto e realizzato lavorando con impegno. Ovviamente tutto è migliorabile e perfezionabile, ma sento di aver dato il massimo possibile e direi che almeno sin qui, i risultati sono positivi. Ne parleremo alla fine comunque”.

Bruno Volpe



Lunga 882 metri: costerà oltre 200 milioni

L'Autorità portuale realizzerà la diga a difesa del rigassificatore

Venturelli a pagina 4



Diga per il rigassificatore Sarà a 8 miglia dalla costa Larga 23,5 metri, alta 10,5 e lunga 882

La barriera per proteggere le navi e l'impianto da eventuali mareggiate sarà realizzata dall'Autorità portuale. Costerà oltre 200 milioni

ROSSI (AUTORITÀ PORTUALE)

«Un'opera che consentirà una gestione delle operazioni di carico e scarico del gas liquido in assoluta sicurezza»

TEMPI E COSTI

Snam investirà un miliardo, 200mila euro sotto forma di prestito. La diga dovrebbe essere pronta nel 2026

«Oggi si è compiuto un fondamentale passo in avanti per la realizzazione del progetto del rigassificatore e il porto di Ravenna, ancora una volta, si conferma quale primo hub energetico del Mediterraneo». Questo il commento di Daniele Rossi, presidente dell'Autorità di sistema portuale, a margine della sottoscrizione insieme a Snam del contratto con Cassa Depositi e Prestiti per il finanziamento di oltre 200 milioni necessario a realizzare una diga frangiflutti a 8 miglia dalla costa. Servirà a proteggere da eventuali mareggiate l'impianto del rigassificatore galleggiante in costruzione in Adriatico, a 8,5 miglia dalla costa, a Punta Marina, sarà alta 10,5 metri, profonda 17. Il bando sarà emesso a breve e i lavori inizieranno prima dell'estate.

«Un'opera colossale», la definisce Rossi, «lunga complessivamente 882 metri e larga 23,5 circa, la cui configurazione è frutto di indagini ingegneristiche estremamente dettagliate e del continuo confronto con le autorità tecniche marittime, che consentirà una gestione delle operazioni di carico e scarico del gas liquido e di rigassificazione in

assoluta sicurezza per i vent'anni di durata del progetto». Occorreranno circa due anni per realizzarla, un lasso di tempo che richiederà un potenziamento dei servizi tecnico-nautici, rimorchiatori, piloti e ormeggiatori con nuove assunzioni che faranno fronte a una maggiore attività i cui costi, come hanno ottenuto gli operatori dalla Capitaneria, non incideranno sulle tariffe del porto commerciale. «Siamo particolarmente soddisfatti di poter contribuire come Autorità portuale alla realizzazione di questo progetto che è strategico per mettere in sicurezza le risorse energetiche del paese per il futuro». Un progetto in cui Snam investe circa un miliardo, per un impianto in grado di immettere nella rete nazionale 5 miliardi di metri cubi di gas all'anno. Il terminale a mare, in corrispondenza della piattaforma offshore Petra (il cosiddetto 'ragno'), una struttura che veniva utilizzata per ricevere le navi petroliere, ospiterà la nave rigassificatrice BW Singapore, lunga 293 metri e larga 43, acquistata da Snam nel luglio 2022.

«Le navi – precisa l'AdSP - hanno caratteristiche relativamente semplici e non prevedono combustioni o reazioni specifiche. Si tratta di infrastrutture conosciute e a basso impatto ambientale, dotate di strumenti avanzati di monitoraggio e di sistemi di sicurezza, oltre a essere sottoposte alle più stringenti misure di prevenzione e sicurezza, a garanzia delle persone e dei territori interessati, in conformità alla normativa nazionale». I lavori a mare e a terra per il rigassificatore galleggiante sono effettuati da Rosetti Marino, Saipem e Micoperi, sono iniziati il 19 giugno dello scorso anno, dureranno 22 mesi, per renderlo attivo dall'inverno del 2025.

Maria Vittoria Venturelli



Sopra, ecco come sarà la diga a difesa del rigassificatore e delle navi con il gas naturale liquefatto. A sinistra il percorso del gas dalla condotta a mare fino alla condotta a terra



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS9605 - S.44263



Il pontone di Micoperi in azione davanti alla piattaforma offshore chiamata 'Il ragno' che ospiterà la nave rigassificatrice Bw Singapore. Siamo a otto chilometri dalla costa (Foto Fabrizio Zani)

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - S.44263

IL CONSIGLIERE REGIONALE M5S UGOLINI

Emissioni fumi delle navi «Nel 2023 solo 27 controlli su oltre mille accosti»



Una nave da crociera ormeggiata in porto

Spezia potrebbe adottare l'ordinanza di Livorno che obbliga le imbarcazioni ad usare carburante meno inquinante. Ma non tutti sono d'accordo

Laura Ivani / LA SPEZIA

Le emissioni delle navi che arrivano in porto alla Spezia hanno determinato «superamenti dei limiti di legge nel 2017 e nel 2018. I controlli della capitaneria sui carburanti sono insufficienti: nel 2023 solo 27 su 1.090 accosti». Il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Paolo Ugolini ribatte alle dichiarazioni dell'assessore all'Ambiente del Comune della Spezia Kristopher Casati. La commissione regionale che si è svolta nei giorni scorsi ha posto l'accento, attraverso le proposte di ambientalisti e opposizione, su nuove misure da attuare per mitigare l'impatto dei fumi sulla città.

A partire da un'ordinanza fac-simile a quella attuata nel porto di Livorno, che obbliga le compagnie a utilizza-

re un carburante meno impattante già a 2 miglia dalla costa. Un obbligo e non un accordo volontario, come accade alla Spezia con il Blue Flag. Tutto ciò in attesa che venga attuato il cold ironing, l'elettrificazione delle banchine che interesserà tutte le banchine del porto della Spezia, sia per la parte passeggeri sia per quella commerciale.

La questione divide. Per Confcommercio La Spezia «le crociere portano ricchezza. Per ogni passeggero ricadono sul territorio tra gli 80 e i 100 euro». Il referente di Conftrasporto Confcommercio ha aggiunto che «il ruolo delle crociere è sempre più strategico e i benefici si ripercuotono positivamente sul tessuto economico e commerciale della città. Con ciò non voglio dire di accettare l'inquinamento o di non preoccuparsi dell'emissione dei fumi. Ma i dati confermano un miglioramento dei parametri dal 2018 a oggi. Inoltre le navi di costruzione più recente hanno importanti e va-



lidi sistemi per abbattere i fumi».

Le compagnie che hanno firmato l'accordo volontario Blue Flag sono impegnate sul fronte della riduzione delle emissioni. E gli investimenti su nuove tecnologie, specie nel settore del crociera, diventano più sostanziosi anno dopo anno. Già nel corso del 2024 ciascuna nave che farà tappa alla Spezia, tra quelle passeggeri, è dotata dell'impianto per il collegamento cold ironing: se le banchine fossero già elettrificate, potrebbero da subito spegnere il motore una volta attraccate.

Gli effetti dell'inquinamento sulla salute, spiega invece Ugolini (M5S), non sono determinati dalla percentuale di incidenza dei fumi delle navi ma dai «picchi, di durata a volte superiore a varie ore, in certe aree del centro città. Picchi favoriti anche, ma non solo ovviamente, dalle emissioni delle navi come ammesso anche da Arpal. A oggi, non è stata ancora pubblicata. Inoltre – conclude – manca un'analisi dell'Asl o di un altro ente competente, che valuti il rischio sanitario in atto da anni per i residenti intorno alle zone di attracco delle navi. Recenti studi nei porti di Civitavecchia e Ancona riportano dati inquietanti sul rischio sanitario per la popolazione che vive in prossimità del porto».

Anche gli ambientalisti di Rete Ambiente Altro Turismo, insieme al Pd regionale, hanno chiesto un giro di vite. Che passi anche da un'indagine epidemiologica. E dalla predisposizione di un'ordinanza che obblighi ciascuna nave a bruciare carburante più pulito. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Porto, a settembre passeggiata ok

A marzo la posa in opera della pavimentazione in pietra, poi i parapetti

Il presidente dell'Adsp Sommariva: «I lavori saranno conclusi in anticipo rispetto ai tempi previsti»

Carrara La passeggiata a mare di Marina di Carrara, prevista nell'Ambito 4 del progetto complessivo dell'intero Waterfront sarà percorribile entro la fine dell'estate, contrariamente alle notizie che sono circolate in questi giorni.

L'andamento del cantiere, infatti, procede in linea con il cronoprogramma di appalto.

Entro la fine del mese di aprile si concluderanno i lavori in mare per la costruzione della scogliera e le strutture portanti in cemento armato della nuova passeggiata.

Già dal mese di marzo prenderà avvio la posa della pavimentazione in pietra di finitura della passeggiata, a cui seguiranno le restanti finiture costituite da parapetti, impianto di illuminazione e sistemazione della piazza alla radice del molo di sopraflutto.

Interventi di partenza propedeutici al cantiere. In considerazione del positivo andamento del cantiere, la conclusione di tutte le opere è prevista tra la fine del mese di agosto e l'inizio di settembre 2024, nel rispetto del cronoprogramma di appalto. È la rassicurazione dell'Autorità di sistema portuale.

L'intervento comporta un investimento complessivo di 13 milioni e 870 mila euro ed è finanziato per un milione e 574 mila euro dal piano nazionale complementa-

re al Pnrr e, per la quota restante, con fondi della Regione Toscana e con risorse proprie dell'Adsp.

«Sappiamo quanto sia importante per la cittadinanza la passeggiata a mare che stiamo realizzando – dichiara il presidente dell'Adsp, Mario Sommariva –. Al contrario di quanto gli abitanti di Marina e di Carrara hanno letto in questi giorni, confermo che la conclusione dei lavori nei tempi previsti, avverrà nel rispetto, e anzi in anticipo, sulle scadenze temporali previste per i progetti finanziati dal Pnc/Pnrr. Considerando i sopraggiunti ed imprevedibili eventi come le violente mareggiate autunnali che hanno pesantemente danneggiato alcuni tratti della nuova scogliera in fase di costruzione e che dovranno essere ripristinati, e che il fondale marino in prossimità del gomito del molo di sopraflutto ha subito un approfondimento di alcuni metri, che dovrà essere colmato, direi che siamo perfettamente nei tempi, e che l'attesa sarà ricompensata da una tra le più belle passeggiate a mare della Regione».

Entrambe le problematiche citate dal presidente, sono state approfondite mediante tre distinti rilievi batimetrici eseguiti fra dicembre e febbraio 2024, che hanno portato alla redazione e all'approvazione di una perizia di variante e suppletiva finanziata con le somme a disposizione dell'intervento e, dunque, senza incremento di costi rispetto al quadro economico approvato. ●



Mario Sommariva
È il presidente dell'Autorità di sistema portuale

Il costo

L'intervento comporta un investimento complessivo di 13 milioni e 870 mila euro



Sos Carrione da Italia Nostra: troppo grande il rischio alluvioni

Riccardo Caniparoli: nessuno considera il piazzale Città di Massa

Il geologo mette in guardia ministero, prefettura ed enti rispetto alle previsioni del nuovo piano regolatore portuale

Carrara «Si richiamano tutte le autorità preposte a vigilare con la massima attenzione in modo che vengano prevenuti ed evitati danni alla sicurezza, alla salute ed al paesaggio. Beni fondamentali ed anche costituzionalmente tutelati a cui le amministrazioni pubbliche sono tenute a garantire protezione, considerato che eventuali violazioni ed inosservanze determinano comportamenti penalmente rilevanti». Questa è la richiesta che il geologo Riccardo Caniparoli, in qualità di consigliere nazionale di Italia Nostra, ha inviato a ministero dell'Ambiente, Consiglio superiore dei lavori pubblici, Protezione civile, Prefettura, Comune, Autorità di bacino, Regione e Corte dei conti, per segnalare il «potenziale pericolo alluvioni a seguito dei lavori di trasformazione della foce del torrente Carrione», richiamando questi enti «a vigilare in merito al rispetto delle leggi e normative nazionali e della Comunità europea». Caniparoli chiede anche «se la realizzazione della scogliera (pennello) alla foce del Carrione, in fase di realizzazione, sia conforme a quanto stabilito nella sentenza della Suprema Corte di giustizia europea e dalla sentenza del Tar (passata in giudicato) e quale ente abbia autorizzato con decreto autorizzativo 112/2022 tale costruzione in ambiente del demanio idrico e demanio marittimo». Secondo il geologo, infatti, che allega alla sua lettera le osservazioni da lui inviate lo scorso dicembre al

ministero dell'Ambiente in merito alla procedura di valutazione ambientale strategica del nuovo piano regolatore portuale di Carrara, quest'opera andrebbe «ad interferire con un sistema estremamente delicato (la foce del Carrione, ndc), già altamente compromesso, che la stessa Corte di Giustizia Europea tutela con specifici regolamenti, obbligando il ripristino alla naturalità del sistema di foce». Caniparoli, in particolare, torna a denunciare i rischi idrogeologici che, a suo dire, deriverebbero dalla presenza del piazzale «Citta di Massa». «Le prime segnalazioni di dissesto idrogeologico redatte dal sottoscritto, in nome e per conto dell'associazione Ageparc, - ricorda - furono inviate a tutti gli enti preposti alla salvaguardia del territorio nel lontano 2002, a seguito dell'inizio dei lavori di ampliamento del porto mediante la costruzione di un piazzale denominato «Piazzale Città di Massa» in corrispondenza dell'argine destro della foce del torrente Carrione allungandolo per oltre 250 metri e occupando di fatto le «aree golenali» di foce deputate a favorire l'espansione delle piene e il deflusso in mare. Tale ampliamento, come documentato e informato le autorità prima delle alluvioni, ha di fatto alterato irrimediabilmente la dinamica degli equilibri idrodinamici di costa e di foce, innescando così il fenomeno di interrimento della foce e conseguente sollevamento del letto del torrente per tutta la lunghezza dell'asta valliva». L'alterazione degli equilibri avrebbe prodotto negli anni successivi «4 eventi alluvionali disastrosi con 2 morti e

oltre 250 milioni di euro tra danni diretti e opere di ripristino», oltre a «15 allagamenti significativi di Marina di Carrara». Tali segnalazioni furono oggetto anche di interrogazioni parlamentari. «Le alluvioni dal 2003 ad oggi, che hanno interessato il Comune di Carrara, - sostiene Caniparoli - sono state generate dall'impatto ambientale prodotto dalla costruzione del piazzale portuale «Città di Massa» realizzato nelle aree di pertinenza del demanio idrico e marittimo. E' alquanto imbarazzante - scrive il geologo nelle sue osservazioni - evidenziare che, sia in tutte le carte del Piano per l'assetto idrogeologico e in quelle del Piano operativo comunale, sia nelle carte dello studio idraulico allegato al progetto, su cui si basa lo studio idraulico del torrente Carrione, non è riportato e non si fa alcun cenno alla presenza del «Piazzale Città di Massa» del Porto, realizzato tra il 2002 ed il 2013, di circa 13 ettari in mare alla foce del torrente Carrione e quindi non si considera affatto l'impatto ambientale che tale struttura ha prodotto e continuerà a produrre sulla dinamica del corso d'acqua. Tale comportamento omissivo in un documento approvato con determinazione della giunta regionale 676 del 12 luglio 2016 - conclude Caniparoli - è passibile di censura da parte degli organi preposti».

David Chiappuella



Il punto

La nuova segnalazione richiama quella che a suo avviso è stata una mancanza passibile di censura



Il geologo Riccardo Caniparoli è a sinistra il piazzale Città di Massa visto dall'alto



Was der Verkauf von Schenker bedeutet

Bei der größten Veräußerung in der deutschen Logistik seit Jahrzehnten bekunden mehrere Konkurrenten Interesse an der DB-Tochter

Deutschland und die Schweiz haben in der Logistik seit Jahrzehnten die größte Bedeutung in Europa und teilweise auch weltweit. Der Bonner Konzern DHL, zu dem die Deutsche Post gehört, ist die europäische Nummer eins, Kühne + Nagel aus dem schweizerischen Schindellegi die Nummer zwei und die Bahntochter DB Schenker aus Essen die Nummer drei. Laut dem Datendienst Statista erreichten deutsche Transportunternehmen 2022 einen Umsatz von 330 Milliarden Euro.

VON BIRGER NICOLAI

Wenn es in diesem Führungstrio nun zu einem Verkauf kommt, hat das Einfluss auf die globale Transportindustrie. Noch im Frühjahr will die Deutsche Bahn ihre Tochter Schenker verkaufen. Nicht betroffen ist DB Cargo, der Schienengütertransport der Bahn. Diese Fakten klären über Hintergründe und Zukunftsaussichten auf.

WARUM WIRD SCHENKER ÜBERHAUPT VERKAUFT?

Nach wechselvoller Geschichte kam Schenker im Jahr 2002 zur Deutschen Bahn und zwar im Rahmen der Übernahme des Logistikunternehmens Stinnes. Seither hat der Transportkonzern mit erfolgreicher Luft- und Seefracht sowie großem Landtransport dem Mutterkonzern Bahn hohe Gewinne abgeliefert und das Minus im Bahnkonzern verringert. Doch durch diese Rolle als Goldesel der Bahn hat Schenker den eigenen Geschäftsausbau vernachlässigt und viele Chancen ausgelassen. Was hat ein derart internationaler Logistikonzern wie Schenker auf Dauer unter dem Dach des Staatsunternehmens Deutsche Bahn zu suchen? Diese Frage wurde in der Politik immer lauter gestellt. Nun kommt es zum Verkauf. Die Milliarden-Euro-Einnahmen daraus sollen für die Sanierung der maroden und

hochverschuldeten Bahn genutzt werden. Schätzungen rechnen mit Summen zwischen 15 und 20 Milliarden Euro als Verkaufserlös.

WARUM IST DIESER DEAL VON SO GROSSEM INTERESSE?

Bei dem Verkauf von Schenker kommt vieles zusammen: Der Transportkonzern zählt zu den weltweit bedeutenden Größen dieser Industrie. Jahrzehnte nicht kam ein derart vielseitiger und zeitgemäßer Logistikonzern auf den Markt. Schließlich handelt es sich um ein Staatsunternehmen, wenn auch indirekt. Der Bund ist Eigentümer der Deutschen Bahn, die wiederum hält sämtliche Anteile an Schenker. Auch deshalb fordern private Konkurrenten wie etwa Kühne+Nagel seit Jahren schon eine Veräußerung, um den Wettbewerb fair gestalten zu können. Und natürlich geht es um die Zukunft von 76.600 Beschäftigten bei, deren Zukunft fair und sicher zu gestalten ist. Zudem ist Schenker führend in der Technologie in großen Lagerstätten durch den Einsatz von Robotern oder KI. Schenker erreichte 2022 einen Umsatz von knapp 28 Milliarden Euro und ist in 130 Ländern tätig.

WER KOMMT ALS KÄUFER INFRAGE?

Die Bahn hat ein Bieterverfahren gestartet, bis Mitte Februar konnten sich Interessenten melden. Darunter sind einerseits große Transportunternehmen vor allem aus Europa, aber auch namhafte Finanzinvestoren. Während die Konkurrenten Schenker in ihre Speditionen integrieren wollen, sieht das Interesse der Private-Equity-Gesellschaften anders aus. Sie würden fünf bis sieben Jahre an Schenker beteiligt bleiben und dann höchstwahrscheinlich über einen Börsengang ihre Anteile wieder abgeben. Unter dem Strich hoffen Finanzinvestoren auf einen Milliarden-Euro-Gewinn aus diesem Finanzgeschäft heraus. Möglich wäre auch ein

Cosa significa la vendita di Schenker



Weiterverkauf von Unternehmensteilen von Schenker.

WELCHE NAMEN WERDEN BISLANG GENANNT?

Am häufigsten werden in Wirtschaftsmedien Namen wie DHL, Kühne + Nagel oder auch DSV aufgezählt, wenn es um Bewerber aus der Branche für Schenker geht. DSV mit Sitz in Kopenhagen ist durch Zukäufe zu einem der größten Landtransporteure Europas aufgestiegen. Das Muster lief meist ähnlich ab: Nach dem Kauf von Panalpina aus Basel baute DSV umfangreich Personal ab, integrierte Unternehmensteile und löschte den Firmennamen aus. Auch Reedereien zeigen Interesse. So schließt der Vorstandschef von Maersk aus Dänemark, Vincent Clerc, ein eigenes Angebot nicht aus, ähnliches gilt für den Konkurrenten MSC aus der Schweiz. Weitere Namen kommen aus der Private-Equity-Branche. Angeblich beabsichtigen die Fondsgesellschaften CVC, Carlyle und Advent, Kaufangebote abzugeben. Der Logistikkonzern Bahri aus Saudi-Arabien könnte zusammen mit Großbanken aus Europa mitbieten.

WIE GROSS IST DAS INTERESSE VON DHL UND KÜHNE + NAGEL ?

Der neue DHL-Vorstandschef Tobias Meyer reagiert bei der persönlichen Frage nach einem Kaufinteresse an Schenker mit einem vieldeutigen Lächeln. Große Zukäufe gab es im Postkonzern viele Jahre nicht, Manager Meyer könnte unter Druck stehen, dies zu ändern. Allein schon aus Interesse an den Daten zu Schenker dürfte DHL eine Kaufbewerbung erwägen. In der Luftfracht,

Seefracht und dem Landverkehr ist DHL in allen Märkten präsent, in denen auch Schenker aktiv ist. Die regionalen Überschneidungen im Transportgeschäft sind riesig. Eine Übernahme wäre also mit zahlreichen Zusammenlegungen und einem Personalabbau verbunden. Auch wären Auflagen deutscher und europäischer Kartellbehörden zu erwarten. Ähnliches gilt für den Konkurrenten Kühne + Nagel. Mehrheitsaktionär Klaus-Michael Kühne mahnt seit Jahren eine Privatisierung von Schenker an, hat jedoch selbst bislang kein ernsthaftes Kaufinteresse bekundet. Fazit: Sowohl DHL wie auch Kühne + Nagel könnten einen Kauf von Schenker finanzieren, ohne sich allzu hoch verschulden zu müssen.

WIRD DER BUND EINFLUSS NEHMEN?

Das Staatsunternehmen Deutsche Bahn trifft die Entscheidung über den Käufer und die Bundesregierung redet dabei mit. Rund ein Drittel der Mitglieder des Bahn-Aufsichtsrates sind Politiker, Aufsichtsratschef ist der frühere Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen Werner Gatzert. Und zum Interesse des Logistikkonzerns DHL ist anzumerken: Der Bund ist noch mit gut 16 Prozent größter Einzelaktionär des Post-Konzerns. Ein Interesse an einer deutschen oder europäischen Lösung könnte eine Rolle spielen. Gegen einen Verkauf an Investoren aus Öl-Staaten wie Saudi-Arabien oder aus China könnten die globalen Spannungen sprechen. Auch gibt es keine gelungenen Fallbeispiele für derartige Übernahmen.

Il gruppo Oniverse cresce a 3,1 miliardi e investe nel retail

Esercizio 2023

Debutto nella nautica e focus sui marchi più alti. In avvio il nuovo digital hub

Chiara Beghelli

Il cambio del nome, l'ingresso in nuovi mondi commerciali: il 2023 del gruppo Oniverse (Calzedonia fino al dicembre scorso) è stato segnato da eventi importanti e da una crescita del fatturato, che ha raggiunto i 3,107 miliardi di euro. L'aumento è stato del 2% a cambi correnti, un rallentamento rispetto al +21,6% dell'esercizio precedente, quando il fatturato aveva superato per la prima volta i 3 miliardi. Aumenta però a quota di ricavi generata all'estero, nel 2023 pari a circa il 62%, contro il 58,5% dell'anno precedente. «Si chiude un anno importante per Oniverse, che ha visto uno strategico cambio di naming, un'ulteriore diversificazione delle aree di business e al contempo un rafforzamento dell'identità dei singoli brand – commenta Sandro Veronesi, presidente di Oniverse –. Siamo soddisfatti dei risultati raggiunti, in un anno durante il quale gli scenari internazionali e il cambiamento nei trend di acquisto dei consumatori hanno fortemente influenzato il contesto commerciale».

Il gruppo – fondato nel 1986 a Verona e del quale fanno parte i marchi Calzedonia, Intimissimi, Intimissimi Uomo, Tezenis, Falconeri, Signorvino, Atelier Emé, Antonio Marras e Cantiere del Pardo – ha investito nel corso dell'anno oltre 563 milioni, soprattutto nel retail, con 314 nuovi punti vendita, di cui 248 all'estero, per un totale di 5.644 negozi, collocati per il 66% oltre confine. Oniverse è presente oggi in 59

Paesi, rispetto ai 56 del 2022. Il maggior impegno in termini di aperture ha interessato gli Stati Uniti (dove di recente è stata aperta una boutique Intimissimi-Calzedonia nel Flatiron District di New York e dove si prevede di raggiungere i 150 punti vendita entro i prossimi tre-quattro anni), Spagna e Brasile. Nel corso del 2023 ha iniziato a operare anche la nuova filiale messicana di Oniverse.

Per aumentare l'efficienza e la qualità dei servizi omnichannel, Oniverse ha inoltre investito in un nuovo Digital Hub IT a Napoli, in collaborazione con l'università Federico II e che avrà sede nella Stazione Marittima: attivo a partire da marzo, sarà il centro della sezione IT del gruppo e studierà nuove soluzioni per il mondo delle vendite, ma non solo. E a questo scopo Oniverse prevede di assumere 100 giovani informatici nell'arco di due anni.

Nella scelta di cambiare nome è apparsa l'intenzione di sottolineare l'identità ormai multiforme del gruppo, che nel 2023 ha puntato sia su un'ulteriore diversificazione, sia sullo sviluppo dei suoi marchi di fascia più alta: durante l'esercizio, infatti, è stato rilevato l'88% del Cantiere del Pardo, azienda leader nella produzione di premium yacht a vela e a motore, basata a Forlì, che ha segnato l'ingresso di Oniverse nel settore nautico. Per compensare il generale calo nelle fasce di consumo più basse, il gruppo ha poi sostenuto lo sviluppo dei marchi Falconeri e Antonio Marras, rilevato nel 2022: il primo lo scorso ottobre ha organizzato la sua prima sfilata-evento a Milano, oltre ad aver inaugurato nuovi negozi in vie dello shopping di lusso come via Condotti a Roma e Rue de Rivoli a Parigi, mentre Marras ha visto ampliare la sua rete di boutique (oggi sette, la più recente a Torino) e il lancio di una collezione di fragranze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Antonio Marras. La collezione A-I 24-25 ha sfilato a Milano il 21 febbraio

