



INDICE



Primo Piano:

- **Logistica Delrio, c'è cambio radicale, serve Piano integrato**
(Ansa, Informatore Navale)

Dai Porti:

Trieste:

- "..Pierluigi Maneschi: il mistero Cina e le occasioni perse"...**
(Gazzetta Marittima)

Trieste:

- "..Porti: Venezia da 20 anni sito privilegiato verso l'Iran"...**
(Ansa)

Genova:

- "...Spinelli, colpo doppio dopo le navi iraniane aggancia i traghetti Tirrenia..."**
(La Repubblica di Genova, Il Secolo XIX)

La Spezia:

- "...Logistica del Nord Ovest ecco il Forcieri-pensiero..."**
(Gazzetta Marittima)

Livorno:

- "...Due "niet" del Tar nel Porto..."** (Gazzetta Marittima)
"...Interporto Livorno: la Giunta regionale approva interventi di riequilibrio finanziario..." (Ferpress)
"...La relazione Miele sui temi del territorio..."
(Gazzetta Marittima)

Piombino:

- "...Blu Navy, al via la stagione 2016 sulla linea marittima Portoferraio-Piombino ..."** (Informatore Navale)

Augusta:

- "...Inchiesta Petrolio, Lo Bello: "deluso dal mio amico Gemelli"..."**
(Repubblica Palermo)
"...Dalla Marina ai Servizi, via al risiko..."
(La Repubblica)

Trapani:

- "...A Trapani il 20 maggio l'Assemblea Federagenti..."** (Informatore Navale)

Logistica: Delrio, c'è cambio radicale, serve Piano integrato

Ora portualità è in condizioni poter correre

12 aprile, 18:40

(ANSA) - ROMA, 12 APR - Sul sistema della logistica "si sta facendo un cambiamento radicale, che sta dando frutti, come dimostra il fatto che tutti gli investimenti si stanno orientando verso il coordinamento della rete". Lo ha detto il ministro delle infrastrutture e trasporti Graziano Delrio a margine dell'assemblea di Confindustria, sottolineando la necessità di "un Piano integrato che metta insieme porti, aeroporti, interporti con le arterie stradali e ferroviarie". "Deve esserci moltissimo coordinamento e collaborazione", ha detto il ministro ricordando quanto fatto nei giorni scorsi "con Liguria, Lombardia e Piemonte sui vari nodi di rete". Delrio ha quindi evidenziato, in questo quadro, il ruolo dei porti: "l'efficienza dei nostri porti è decisiva". La riforma dei porti, ha aggiunto Delrio, "è a buon punto, resta l'ultimo passaggio nelle commissioni parlamentari. Siamo molto soddisfatti. Alcuni punti come la governance sono in corso di definizione finale". "Adesso la portualità italiana, soprattutto grazie alla grande semplificazione, è nelle condizioni di poter correre", ha detto Delrio, spiegando che lo dimostra "l'interesse delle compagnie straniere che stiamo verificando di settimana in settimana". (ANSA).

Logistica: Confetra, qualcosa si muove, ma molto ancora da fare

Marcucci, ok misure Governo, ma Piano industriale per competere

12 aprile, 18:40

(ANSA) - ROMA, 12 APR - "Credo che oggi possiamo dire 'eppur si muove'. Ma resta ancora molto da fare, serve uno scatto di reni, una terapia d'urto al cuore del problema". Lo ha detto il presidente di Confetra Nereo Marcucci parlando del sistema della logistica nella relazione alla settantesima assemblea della Confederazione dei trasporti e della logistica, spiegando che "lo Stato non può continuare ad intermediare con la tassazione il 50% del Pil. Bisogna liberare. Risorse per investimenti, consumi, crescita e occupazione". "Diamo atto al Governo di aver avviato l'ammodernamento del modello di governance dei porti ed il rilancio del cargo ferroviario insieme allo sviluppo dell'intermodalità e alle semplificazioni dello sportello unico, ma è sempre più necessario un vero e proprio piano industriale finalizzato a riposizionarci tra i Paesi leader della logistica europea", ha detto Marcucci. "Il contesto nel quale facciamo impresa non aiuta. La pressione fiscale è intollerabile e la spesa pubblica non è giustificata dal livello dei servizi erogati", ha evidenziato il presidente di Confetra, avvertendo che "il combinato delle varie disfunzioni è la corda che impicca il sistema logistico, non aiuta le nostre imprese ad essere più competitive e quelle manifatturiere ad esportare di più". I dati diffusi da Confetra mostrano come il settore sia passato dal 1946 ad oggi da 1 a 165 milioni di tonnellate attraverso le Alpi e da 15 a 500 milioni di tonnellate movimentate nei porti, ma da una comparazione con i competitors europei in realtà il settore ha perso terreno ed occasioni.(ANSA).

LA NUOVA FRONTIERA DELLA LOGISTICA. NONOSTANTE TUTTO, "EPPUR SI MUOVE"

La 70^{ma} Assemblea Annuale di Confetra indica le nuove sfide che imporranno un ripensamento del modello di business del settore. Gli operatori chiedono al mondo politico un piano industriale della logistica

Roma, 12 aprile 2016 - In occasione della celebrazione del suo 70^{mo} Anniversario la Confetra tira un bilancio della logistica italiana dal dopoguerra ad oggi e analizza le prospettive dei prossimi anni. I dati indicano che **il settore dal 1946 ad oggi è passato da 1 milione a 165 milioni di tonnellate attraverso le Alpi e da 15 milioni a 500 milioni di tonnellate movimentate nei porti**, ma da una comparazione con i competitors europei in realtà il settore ha perso terreno ed occasioni.

"Diamo atto al Governo - afferma Nereo Marcucci, Presidente di Confetra, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica - di aver avviato l'ammodernamento del modello di governance dei porti ed il rilancio del cargo ferroviario insieme allo sviluppo dell'intermodalità e alle semplificazioni dello sportello unico, ma è sempre più necessario un vero e proprio piano industriale finalizzato a riposizionarci tra i Paesi leader della logistica europea".

Nel corso dell'Assemblea è stato sottolineato come sensibilità politica e approccio della Pubblica Amministrazione debbano essere sempre più business friendly, mentre oggi adempimenti e pressione fiscale vengono percepiti come intollerabili da tutti gli imprenditori italiani, a fronte dell'esigenza di liberare risorse per investimenti, consumi, crescita e occupazione.

"Il nostro settore - conclude Nereo Marcucci - vede all'orizzonte trasformazioni legate all'affermarsi di nuove tecnologie digitali (come stampa 3D, IOT, Realtà Aumentata che si aggiungono e interagiscono con l'inarrestabile avanzata dell'e-commerce) e di nuove soluzioni vettoriali (come la rotta artica, le mega navi da 30.000 Teus, il collegamento ferroviario da Shanghai a Madrid) che modificheranno profondamente strategie e ruoli del logistico così come lo abbiamo conosciuto fino ad oggi e che richiederanno grandi capacità di visioni innovative e forti investimenti: questa è la nuova frontiera dei servizi alla merce che le imprese di logistica sono chiamate a traguardare".

Focus - I dati del settore dei trasporti nel 2015

L'andamento del traffico italiano delle merci per il secondo anno consecutivo è caratterizzato, per quanto concerne sia i volumi trasportati che il fatturato, da segni positivi per tutte le modalità, tranne che per il transhipment che arretra di quasi il 10%. Lo rileva la Nota Congiunturale del 2015, elaborata dal Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) intervistando un panel di imprese tra le più rappresentative dei vari settori.

-segue

Continuano ad eccellere il cargo aereo (+5,1%) ed il settore dei courier (+8%) trainati dalla inarrestabile espansione del commercio elettronico.

Buono l'andamento dell'autotrasporto, sia nazionale (+3%) che internazionale (+2,7%), confermato sia dal traffico autostradale cresciuto del 3,3%, sia dai transiti nei valichi alpini aumentati del 2,5%. In ripresa anche il cargo ferroviario con un +2,6%.

Positive infine le spedizioni internazionali marittime (+3,4%), stradali (+3,1%) ed aeree (+2%).

La modesta crescita del PIL (+0,7%) e le incertezze politiche internazionali pesano peraltro sulle aspettative degli operatori, che permangono buone per un terzo degli intervistati, ma ricominciano a crescere fino all'8% quelle con il segno negativo.

Rimane preoccupante l'andamento delle varie modalità rispetto ai valori massimi del 2007, fatti uguali a 100: solo il cargo aereo ha raggiunto e superato quei valori, mentre gomma e mare si aggirano ancora intorno all'87% e la ferrovia al 60%.

Pierluigi Maneschi: il mistero Cina e le occasioni perse

TRIESTE – Due settimane fa il ministro Delrio ha ricevuto l'ambasciatore della repubblica popolare cinese in Italia, dottor Li Ruiju sui temi della collaborazione tra i due paesi in particolare in campo portuale e logistico. Ma la Cina, di cui si parla molto in questi ultimi tempi per un rallentamento atipico della sua crescita, è davvero in un momento difficile? Ed ha le risorse per tornare ad essere la locomotiva economica di parte del mondo?

Ne ha parlato, con la conoscenza di decenni di lavoro proprio sui mercati del Far East, l'imprenditore italiano Pierluigi Maneschi nel corso di una serata organizzata dal Propeller Club triestino, con il vicepresidente di Osservatorio Asia Romeo Orlandi e Marco Spinedi presidente dell'interporto di Bologna. Differenziando una parte della propria analisi da quella degli altri interlocutori, Maneschi ha sottolineato che la Cina, con i suoi processi sia economici che sociali "rimane il mistero di un paese che si è velocemente ammodernato nelle infrastrutture ma è rimasto legato a formule in parte arcaiche nella loro governance".

L'amarezza di Maneschi però è un'altra. "L'Italia è stata tra i primi paesi d'Europa ad avviare rapporti privilegiati con la Cina negli anni '90 – ha detto – rapporti che poi si sono perduti, e non certo per volontà dei cinesi". I riferimenti alla lunga lotta che Maneschi ha svolto con Evergreen per fare dell'Italia un hub fondamentale per la compagnia asiatica sono facili, e possono far capire quali e quante occasioni l'Italia dei porti e della logistica ha perso per l'incapacità di fare scelte strategiche. "In Cina, sia pure con tante disuguaglianze com'è fatale in un paese così grande e così popolato – ha detto ancora Maneschi – cresce il Pil ed aumenta il benessere. Noi italiani non abbiamo il diritto di dare giudizi – ha aggiunto perché non siamo stati capaci di fare altrettanto. Anzi: noi siamo cresciuti facendo debiti e adesso è arrivata la resa dei conti".

Un giudizio amaro ma fondato da chi ha creduto fino in fondo in un rapporto privilegiato, fino a investire tempo, risorse e impegno personale, combattendo contro un Paese, il nostro, per troppo tempo bloccato dall'incapacità di stare al passo con il mondo.

Antonio Fulvi

Porti: Venezia da 20 anni sito privilegiato verso l'Iran

Il servizio di Bsl Italia è infatti rimasto attivo anche durante l'embargo

12 aprile, 14:50

(ANSA) - VENEZIA, 12 APR - Lascia gli ormeggi dal terminal Multiservice di Porto Marghera la 'Bsl Genova', della compagnia marittima Bsl Italia, che prosegue il servizio che dal 1992 collega Venezia con i principali porti iraniani e del Golfo Persico. Venezia si conferma così uno dei porti privilegiati con Medio Oriente e l'Iran in particolare. Il servizio di Bsl Italia è infatti rimasto attivo e con cadenza regolare anche durante l'embargo esportando merci varie, colli eccezionali e impiantistica se non anche container.

"Oltre al valore economico molto rilevante del comparto dell'impiantistica (basti pensare che i colli eccezionali movimentati a Venezia hanno un valore medio di 1 milione di euro l'uno) - commenta il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa - e oltre al valore in termini di incidenza del traffico di break bulk tra Venezia e il Golfo Persico (oggi gestiamo circa il 10% delle break bulk movimentate dall'intero sistema portuale italiano), la partenza odierna della 'Bsl Genova' è un'importante conferma della relazione storica che ha fatto del Porto di Venezia il riferimento per questo Paese anche negli anni più difficili. Un traffico importante che lo scalo lagunare vuole continuare ad incrementare grazie alla fine dell'em-

I SERVIZI IERI IL PRIMO APPRODO DELLA "ESPRESSO CATANIA"

Spinelli, colpo doppio dopo le navi iraniane aggancia i traghetti Tirrenia

Se n'erano andati anni fa dal porto di Genova i traghetti blu "tuttomercé" di Tirrenia. Se n'erano andati dopo che [redacted] aveva deciso di rimettere in gara le aree del Multipurpose sotto sequestro per l'inchiesta della Procura. Fra quelle aree tornate in gara c'era anche cinquantamila metri quadri che erano stati dati in concessione a Tirrenia. E di fronte a quella decisione la compagnia aveva deciso di abbandonare la Lanterna. Ora Tirrenia, passata nel frattempo dal controllo pubblico a quello privato, e oggi sotto le insegne del gruppo Onorato proprietario anche di Moby, torna a scalare Genova. Il primo approdo del nuovo servizio trisettimanale di Tirrenia da Genova a Cagliari è avvenuto ieri con la "Espresso Catania" al terminal di Ponte Etiopia del gruppo Spinelli. La "Espresso Catania" si alternerà con un altro traghetto da 1.700 metri lineari di carico al terminal di Sampierdarena che solo pochi giorni fa ha ospitato un altro ritorno importante, quello delle navi iraniane.

Il nuovo servizio va ad aggiungersi ai 13 collegamenti già esistenti. Attualmente, infatti, Tirrenia, oltre alla Sicilia e alle Isole Tremiti, offre una pluralità di rotte per la Sardegna per tutto l'anno, collegando i quattro principali porti dell'isola con Genova, Livorno, Civitavecchia, Napo-



La "Espresso Catania" ieri al terminal Spinelli

La scorsa settimana al terminal di Ponte Etiopia era arrivata la prima fullcontainer del Paese asiatico dopo la fine dell'embargo

li e Palermo e garantendo in alta stagione fino a 98 partenze settimanali per passeggeri e merci.

«L'istituzione di questa linea arriva dopo il potenziamento della tratta Cagliari-Livorno già in vigore — spiega l'amministratore delegato di Tirrenia Massimo Mura —. Il ripristino di un collegamento storico come quello tra Cagliari e Genova è un'ulteriore dimostrazione di come la compagnia presti la massima attenzione agli autotro sportatori sardi, e in particolare quelli che servono la zona meridionale della regione».

(mas.m.)

REPORTAGE

Il Secolo XIX



Ieri l'arrivo della prima nave Dopo cinque anni i cargo Tirrenia tornano a Genova al terminal Spinelli

GENOVA. Dopo cinque anni, Tirrenia torna a Genova anche con le merci. I traghetti ro/ro della compagnia di Onorato infatti hanno attraccato al terminal di Spinelli per la prima volta e garantiranno a Genova tre partenze a settimana nell'ambito del servizio su Cagliari. La prima nave (nella foto di Pambianchi), la "Espresso Catania" è arrivata ieri al Genoa Port Terminal. Anche la "Via Adriatico" sarà in servizio sulla linea per la Sardegna. "Il traffico per il nostro terminal sarà di 26.000 rimorchi all'anno che equivalgono a circa 400 mila metri lineari" spiega Roberto Spinelli che ha accolto la prima unità al terminal. Tirrenia era già presente a Genova 5 anni fa, poi lo spostamento a Livorno e ora il ritorno, frutto anche della concorrenza che Onorato, armatore di Tirrenia e Moby, e Grimaldi, numero uno del gruppo omonimo, si stanno facendo sulle rotte per la Sardegna. (Sf. Gal.)

DAGLI "STATI GENERALI" A NOVARA

Logistica del Nord Ovest ecco il Forcieri-pensiero

La Liguria come sbocco al mare di tutto il Nord Ovest e la funzione e natura della sua Autorità di sistema portuale

LASPEZIA - "La cabina di Regia del Nord Ovest è un'ottima iniziativa ma occorre tenere presente che la Liguria è interessata a due corridoi prioritari TENT che sono il Reno - Alpi e il Corridoio Scandinavia - Mediterraneo verso il Brennero che rappresenta il principale asse di trasferimento delle merci nord-sud - ha dichiarato il presidente di LPA-Ligurian Ports Alliance e dell'AP della Spezia Lorenzo Forcieri che è intervenuto agli Stati generali della Logistica del Nord Ovest a Novara. Certamente positivo il rapporto con la Lombardia e il Piemonte, ma l'iniziativa va estesa alle altre regioni del Nord del nostro Paese, compresa l'Emilia Romagna, che comprendono un'area vasta con considerevoli ricchezze in termini di produzione, Pil, popolazione".

"I porti liguri rappresentano un sistema vivace ed in grado di competere con i grandi porti del Northern Range. Ci siamo posti sempre come primo obiettivo quello dell'efficienza ed oggi i numeri ci danno ragione, anche grazie ai recenti provvedimenti del Governo quali pre-clearing, sportello unico doganale ecc. Il nostro obiettivo deve essere non solo quello di recuperare i traffici - da e per il nostro Paese - che ora scelgono i porti del nord Europa, ma anche quello di conquistare



Lorenzo Forcieri

quote di mercato nelle aeree della Baviera, del Baden Württemberg e della Svizzera facendo sistema, come stiamo facendo ora e senza mortificare le singole capacità. Parlo di sistema tra porti ed interporti, nel quadro definito dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica. Abbiamo oggi un ottimo strumento, ma dobbiamo mantenere la coerenza tra Piano e strumenti attuativi, pena la vanificazione del lavoro fin qui fatto".

E' stato affrontato dal presidente Forcieri anche l'argomento della governance delle nuove Autorità di Sistema Portuale.

"C'è un aspetto dirimente che è il ruolo, la funzione e la natura giuridica delle AP. Se non analizzati a fondo questi aspetti, si corre il

rischio di avere un sistema completamente centralizzato il quale oltre che fare, correttamente, da quadro di riferimento e di programmazione degli investimenti, arrivi a svolgere, di fatto, anche attività di gestione delle strutture periferiche, non sfruttando le specificità e le capacità delle realtà territoriali più avanzate. Classificare poi le AP quali enti pubblici non economici significa togliere la capacità imprenditoriale e di supporto agli operatori che è uno dei fattori di successo del nostro sistema."

Il presidente LPA a questo proposito cita la tesi di dottorato di Patrick Verhoven che distingue tre differenti profili che le Autorità Portuali possono adottare: i Conservatori, i Facilitatori, le Autorità Imprenditrici.

"Ecco - ha detto Forcieri - la funzione delle nuove Adsp va individuata a cavallo tra il modello dei facilitatori e quello imprenditoriale, sul modello dei porti del Nord Europa. Gli enti devono essere funzionali al ruolo attivo che devono svolgere". "Giusto fare sistema, senza svillire le capacità di crescita e di sviluppo di chi può correre più degli altri. Cooperazione e competizione sono le parole vincenti che come porti liguri abbiamo fino ad oggi praticato con successo" ha concluso Forcieri.

Due “niet” del Tar nel porto

LIVORNO – Rigettata perché la pretesa del ricorrente contrasta con le previsioni del Piano Regolatore Portuale. È con questa motivazione che il Tar Toscana ha respinto l'istanza di sospensiva formulata dal terminalista Scotto, che aveva contestato alla Port Authority la scelta di non autorizzarla ad effettuare sul lato sud del Molo Italia, in concessione alla società, le operazioni portuali a servizio della linea di navigazione Cotunav, cliente storico del Porto di Livorno, le cui navi imbarcano e sbarcano principalmente rotabili.

“La pretesa delle ricorrenti – si legge nell'ordinanza depositata ieri in segreteria – appare contrastare con la concessione demaniale, non potendo ritenersi comprese, nel concetto di merci varie, quelle rotabili, che richiedono specifiche modalità di trattamento”. Secondo una nota dell'Autorità portuale, il contrasto tra la Scotto e la Port Authority era nato a seguito della decisione della Cotunav di non rinnovare il contratto che la legava a quello che fino all'anno scorso era stato il suo terminalista di riferimento, il Livorno Terminal Mediterraneo (LTM), e di rivolgersi invece al concessionario Scotto srlu, che opera sul lato sud del Molo Italia. Il piano regolatore, approvato in Consiglio Regionale l'anno scorso – continua la nota dell'Autorità portuale – prevede di concentrare i rotabili nelle aree del porto industriale della Darsena Inghirami (oggi assegnata in concessione a LTM) e della prima metà della sponda ovest del Canale industriale, fino al limite delle aree in concessione a Sintermar. Mentre, stando sempre alle disposizioni del PRP, il Molo Italia è riservato alla movimentazione dei prodotti forestali.

«L'ordinanza – ha commentato il commissario dell'APL, Giuliano Gallanti – ha affermato due principi fondamentali per l'attività stessa del porto e dell'Autorità Portuale. Prima di tutto, il concetto di merci varie non ricomprende i rotabili; in secondo luogo, alle previsioni del piano regolatore corrispondono interessi pubblici ritenuti dal Tar vincolanti e superiori agli interessi dei privati». Analoga decisione del Tar anche sull'istanza di sospensiva proposta dal Lucarelli Livorno Terminal. La società, che movimentava rotabili nelle aree in concessione (accosto 33 sul canale industriale e accosto 54, presso il bacino Firenze), lavorando unicamente per la Tirrenia, aveva chiesto all'Autorità Portuale di poter disporre, sia pure in via provvisoria, del lato nord del Molo Italia, anche per far fronte ad un asserito aumento dei traffici. Per il Tar non sussiste il danno grave e irreparabile che possa giustificare l'emissione del provvedimento cautelare. Nessun commento, ad oggi, delle due imprese che hanno subito la sentenza. Se non l'amarezza di dover constatare che per le carenze del porto dei ro/ro – sulle quali si continuano a cercare soluzioni che non arrivano – stanno mettendo a rischio linee di navigazione storiche, costrette a guardare anche ad altri porti.

L'INTERVISTA AL PRESIDENTE DI LOGISTICA TOSCANA VANNI BONADIO

Interporto Vespucci, il rilancio nel "sistema" portuale

Dalla riforma della legge 84/94 e dalla nascita di sistema lo sviluppo del retroporto di Guastice e la ristrutturazione dei rapporti con le banche

FIRENZE - Tutto sembra tacere, ormai da oltre un mese, sulle tematiche dell'interporto Vespucci

A.F.

(segue a pagina 5)

Interporto Vespucci

di Guastice, dopo il "niet" delle banche creditrici alla riconversione delle espozizioni (60 milioni, si dice) per rilanciare il complesso. Un silenzio anche sugli aspetti del management, rimasti in pratica congelati a quella che sembrava una formula provvisoria. Eppur si muove, come avrebbe detto Galileo Galilei. E come sembra convinto recula anche l'ingegner Giovanni "Vanni" Bonadio, presidente di Toscana Logistica che per la Re-

gione si occupa a tempo pieno del Vespucci.

Ingegnere Bonadio, da un po' di tempo c'è la cordina sull'interporto Vespucci...

"Se si riferisce alle indiscrezioni di stampa può essere vero. Ma all'interporto si sta lavorando bene. E le soluzioni ci sono, sia sull'operatività immediata, sia sulle prospettive a più lungo termine".

Per le prime si riferisce al corridoio doganale appena inaugurato?

"E' un dettaglio non da poco, che conferma l'impegno generale per fare del Vespucci un vero retroporto di Livorno, un'apertura che avrà

tutta la sua portata operativa quando sarà realizzato anche lo "scavalco" sul quale si sono impegnate Regione e Ferrovie".

Però rimane il problema di un assetto strategico-finanziario del Vespucci che ad oggi non sembra essere ancora risolto.

"La mia opinione è che il Vespucci non debba cercare soluzioni puntiformi, perché la sua stessa esistenza e le possibilità di crescere sono tutte nel sistema logistico e portuale della costa livornese. Sistema per il quale la Regione sta lavorando da tempo, con gli accordi strategici anche con le ferrovie, e che ha già ottenuto importanti risul-



Vanni Bonadio

tati con gli accordi di programma con il governo centrale. In sostanza, è nel quadro generale del rilancio del sistema logistico che potranno essere risolti anche i problemi finanziari del Vespucci, perché è indubbio che il complesso già risulta fondamentale come retroporto non solo di Livorno ma anche di Piombino. A mio parere ci sono le risorse per dare sicurezza agli investitori, con una rinegoziazione che faccia capo all'intera pianificazione del "sistema", e specialmente per dare una logica operativa più che convincente al complesso. E la riforma della legge sui porti sarà un'importante spinta non solo al rilancio ma anche alla governance dell'intero sistema logistico della costa toscana".

Interporto Livorno: la Giunta regionale approva interventi di riequilibrio finanziario

(FERPRESS) – Livorno, 12 APR – Un pacchetto di interventi per riequilibrare il quadro economico e finanziario della Società Interporto Amerigo Vespucci di Guasticce, a Livorno, e consentirle di raggiungere gli obiettivi previsti dal piano industriale. E' questo in sintesi il contenuto del protocollo d'intesa tra Regione, Autorità portuale e Interporto toscano che è stato approvato nell'ultima seduta della giunta regionale.

Visto il ruolo sempre più strategico dell'Interporto di Guasticce per la logistica e la mobilità portuale, ferroviaria e intermodale della costa toscana, la Giunta ha ritenuto opportuno partecipare alla manovra finanziaria che permette di dare stabilità alla società in un arco decennale.

“Nel momento in cui il Governo sta concludendo la riforma della portualità – commenta l'assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli – la Toscana intende farsi trovare pronta alla sfida della competitività dei propri scali e delle strutture retro portuali, come quella dell'Interporto di Guasticce. La crescente sinergia tra Autorità Portuale di Livorno e Interporto assieme agli interventi della Regione per il potenziamento del porto e gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie a servizio del porto e di collegamento porto-interporto, saranno determinanti anche per il successo della prossima Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale”.

La prima azione prevista dal protocollo riguarda la proroga tecnica della garanzia fidejussoria fino a un massimo di 18 milioni di euro concessa nel 2005, traslando la scadenza del debito, di durata decennale, alla fine del 2022. Tale proroga sarà richiesta da parte della Giunta al Consiglio regionale attraverso una modifica alla legge finanziaria del 2016.

Nel testo sono previsti due impegni fondamentali da parte dell'autorità portuale di Livorno: anzitutto l'impegno a proporre al Comitato portuale la sottoscrizione di un aumento di capitale di oltre 6,5 milioni (ricavato dalla vendita delle quote dell'autorità nella società Porto 2000), poi l'avvio delle procedure di legge per acquisire un terreno di 50.000 metri quadri di proprietà della società Interporto, con una edificabilità del 50 per cento a uso magazzini al valore indicato dall'agenzia del Demanio (stimato 4 milioni di euro).

La società Interporto a sua volta si impegna a presentare un piano industriale e di ristrutturazione del debito aggiornato rispetto a queste proposte, interpellando il sistema bancario su questo nuovo quadro, la cui condivisione è condizione fondamentale per il buon esito dell'operazione.

La relazione Miele sui temi del territorio

Dalla relazione del presidente di Asamar Laura Miele una sintesi sui più importanti temi trattati.

LIVORNO – Il Governo, con il suo provvedimento, ha puntato ad una governance attraverso l'istituzione di Autorità di Sistema Portuale e nel nostro caso ha sancito l'aggregazione dei porti di Livorno, di Piombino e di due porti dell'Isola d'Elba (Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Settentrionale). Sotto il governo delle nuove Autorità Portuali si renderanno possibili razionalizzazioni, miglioramento e potenziamento delle infrastrutture e un sistema che possa offrire valide soluzioni e supporto alle più varie tipologie di traffico marittimo. Livorno e Piombino: due porti profondamente diversi per tradizione, storia, vocazione mercantile, traffici e prospettive. Livorno, che finalmente dopo anni di incertezza, punta con decisione alla realizzazione della Piattaforma Europa, un grande terminal in grado di rafforzare la posizione dello scalo nel ristretto range dei porti italiani core, ovvero dei porti destinati a svolgere una funzione strategica come terminali di corridoi comunitari. Entro il 30 giugno prossimo le imprese dovranno presentare i requisiti di qualificazione alla gara per la Piattaforma Europa. Un'opera, questa, sulla quale la Regione Toscana si è impegnata come mai accaduto nei rapporti fra Regioni e porti, con rilevanti e significativi investimenti. Una strategia, quella della Regione Toscana, che fornisce la concreta testimonianza delle aspettative e dell'importanza che vengono attribuite a questa infrastruttura portuale, destinata a diventare una piattaforma di dimensioni epocali. (A tal proposito cito l'Accordo di Programma sottoscritto in data 8 maggio 2015 per il rilancio competitivo dell'area costiera Livornese). Avremo conferma di ciò dalla viva voce del Governatore della Regione Toscana, dottor Enrico Rossi, che di questo progetto, oggi finalmente fuori dalle nebbie, è sempre stato un tenace sostenitore e che sia personalmente sia a nome dell'Associazione degli Agenti Marittimi di Livorno desidero ringraziare moltissimo. Per Piombino, porto che ha realizzato le nuove infrastrutture indispensabili per una riconversione operativa, si parla di un vero e proprio "Modello Piombino", quello di un porto che ha sofferto la crisi della siderurgia, ma che ora può guardare al futuro anche grazie al nuovo Banchinamento Est, realizzato con un pescaggio di 20 metri e una lunghezza di 360 che sarà presto affiancato da una seconda banchina di 300 metri; e ciò anche in vista della predisposizione dell'area sulla quale sarà effettuato un consistente investimento da "General Electric" con attese di importanti ricadute economiche per lo scalo e per il territorio. Desidero inoltre evidenziare la fondamentale operazione del "Gruppo Cevital" che offre prospettive ad un intero territorio e concreta speranza alle persone. Tutti questi risultati sono stati resi possibili dall'impegno corale delle Istituzioni. La crisi di Piombino è stata positivamente gestita dalle Istituzioni locali con il costante supporto e l'impegno della Regione e del Governo e con il contributo delle forze sociali e delle categorie economiche. A comprova di quanto detto citerò due fatti fondamentali: il piano finanziario degli investimenti del porto di Piombino, scaturito dalla sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro del 12 agosto 2013, e la stipula dell'Accordo di Programma del 24 aprile 2014, con il quale si è aggiunta la previsione di un Piano di reindustrializzazione e di riqualificazione dell'area. Con grande velocità sono state messe in atto quelle opere preparatorie che consentiranno di modernizzare e rendere competitivo il ciclo di produzione dell'acciaio, cosicché Aferpi possa porsi nuovamente come Leader sul mercato degli acciai speciali di alta gamma e sia nella condizione di sviluppare, tramite la nuova Società "Piombino Logistics", una nuova ed importante piattaforma logistica integrata.

-segue

Non so se è il caso di parlare di "Modello Piombino": ma indubbiamente Piombino è la prova di una capacità nuova delle Istituzioni di fare squadra e di produrre risultati eccezionali in tempi strettissimi. Ora devono essere colmate al più presto le lacune relative alle infrastrutture di collegamento, fra cui, in primis, la realizzazione della Strada Statale 398 e l'armonizzazione dei collegamenti ferroviari. Sottolineo che senza la realizzazione di queste opere si rischia di vanificare quanto di buono è stato fatto e di condizionare quindi le possibilità reali di sviluppo del porto.

Quando per la prima volta in Asamar abbiamo cominciato a pensare all'evento di oggi, la nostra attenzione si è concentrata proprio su queste positività, peraltro già intuite anche da importanti Gruppi Armatoriali.

Sistema portuale toscano: molti potrebbero pensare all'ennesimo slogan privo di contenuti. Ma non è così, perché il cluster portuale e logistico della Toscana, così come le Istituzioni, hanno preso piena consapevolezza di quanto un'integrazione operativa possa risultare determinante per raggiungere economie di scala e specialmente più alti livelli di efficienza e di produttività.

Il mercato richiede elasticità, rapidità gestionale, efficienza e capacità di armonizzare le esigenze del mare con quelle terrestri, generando nuova economia.

Laura Miele

BLU NAVY, AL VIA LA STAGIONE 2016 SULLA LINEA MARITTIMA PORTOFERRAIO-PIOMBINO

Prima corsa il 15 aprile per la nave "Acciarello", sottoposta a diversi interventi migliorativi: attesa una crescita tra il 3 e il 5%, nuove agevolazioni per i proprietari di seconda casa

direttore generale di BN di Navigazione Spa, Luca Morace.



Portoferraio (LI), martedì 12 aprile 2016 - La prima corsa della nave "Acciarello" di Blu Navy, prevista per venerdì 15 aprile sulla linea marittima Piombino-Portoferraio, segna l'apertura della stagione 2016 anche sul fronte elbano per la compagnia di navigazione.

Blu Navy lo scorso 8 aprile aveva avviato la linea marittima Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, dopo aver acquisito la nave "Ichnusa", che farà servizio tra Sardegna e Corsica fino alla fine di settembre.

Il direttore generale di BN di Navigazione Spa, **Luca Morace**, ha illustrato tutte le novità stamane nel corso di una conferenza stampa tenuta nella sala "Gran guardia" della Porta a Mare di Portoferraio alla presenza del sindaco di Portoferraio, **Mario Ferrari**, del presidente dell'Associazione Albergatori dell'Isola d'Elba, **Massimo De Ferrari**, e dell'amministratore delegato di Elbasol, **Vincenzo Gorgoglione**.

Novità 2016

Molte le novità nell'offerta 2016 di Blu Navy: innanzitutto la nave "Acciarello" durante

-segue

la sosta invernale è stata sottoposta a una significativa serie di **interventi migliorativi** che hanno riguardato:

- il completo rifacimento dei servizi igienici
- la creazione di servizi igienici aggiuntivi per persone a **mobilità ridotta**
- la creazione di una reception
- il rifacimento delle sedie all'interno del salone
- l'installazione di nuove panche all'esterno della nave
- l'installazione di telecamere aggiuntive nei corridoi esterni

I cambiamenti non sono solo relativi alla parte strutturale, ma hanno toccato anche la qualità del servizio e l'offerta commerciale.



Innanzitutto è stato potenziato il servizio di hostess a bordo, una novità introdotta l'anno scorso e già molto apprezzata dai clienti.

Dal punto di vista strategico, la politica commerciale della compagnia si conferma incentrata sui prezzi "low cost".

Blu Navy ha creato quest'anno una particolare scontistica per i proprietari di seconda casa all'Elba, resa ancor più facile grazie all'introduzione di un'apposita tessera personalizzata, e ulteriori sconti per chi acquista un biglietto in A/R o "porta un amico".

Il call center è stato potenziato e reso più efficiente: le linee telefoniche sono infatti salite da 4 a 15, di conseguenza i tempi di attesa per l'utenza saranno sensibilmente ridotti. Un sistema di prenotazione online per le agenzie di viaggio garantisce infine la semplicità di vendita.

Previsioni 2016

La "Acciarello", che in questi giorni sta completando i controlli di routine con le autorità marittime prima di entrare in servizio, dal 15 aprile al 2 ottobre 2016 effettuerà i seguenti orari, tutti i giorni:

-segue

PIOMBINO	PORTOFERRAIO
Partenze	Partenze
07.45	06.05
10.45	09.15
13.45	12.15
16.45	15.15
20.00	18.25

"Per questa stagione ci attendiamo una crescita del numero di passeggeri compresa tra il 3 e il 5% sul fronte elbano, che resta un mercato prevalentemente familiare" ha spiegato il direttore generale di BN di Navigazione Spa, Luca Morace. "Gli ingenti investimenti effettuati per migliorare la nave Acciarello e l'ingresso in un nuovo mercato come quello sardo, attraverso un'operazione conclusa in tempi rapidissimi, confermano il dinamismo di Blu Navy, la solidità dell'armatore e l'obiettivo di consolidare il marchio nel medio-lungo periodo" continua Morace.

Vogliamo continuare nel nostro percorso di crescita, ribadiamo che la nostra volontà è quella di estendere il servizio anche alla stagione invernale sia sulla linea Piombino-Portoferraio che sulla Santa Teresa-Bonifacio" conclude il manager.

Risultati 2015

Blu Navy fra aprile e ottobre 2015 ha trasportato 461 mila passeggeri (+8% sul 2014) e 151 mila automobili, mentre le corse effettuate sono state 2.054 (+9% sul 2014).

I dati dicono infine che Blu Navy è la compagnia più puntuale fra quelle che operano sulla tratta Piombino-Portoferraio, un risultato ottenuto soprattutto grazie alle caratteristiche della nave.

Nave "Acciarello"

La nave "Acciarello", lunga 113 metri e larga 18, può imbarcare fino a 800 passeggeri e 230 autoveicoli. A bordo l'equipaggio è formato da 19 persone.

La grande capacità di carico e la semplicità di manovra nell'imbarco e sbarco, tutte operazioni che avvengono molto velocemente, fanno della nave un vero gioiello del trasporto marittimo.

TABELLA RIASSUNTIVA ATTIVITA' BLU NAVY 2016

-segue

TRATTA	NAVE	PERIODO	PARTENZE GIORNALIERE
Piombino-Portoferraio	Acciarello	15 aprile - 2 ottobre	10
Santa Teresa di Gallura-Bonifacio	Ichnusa	8 aprile - 30 settembre	8

Inchiesta Petrolio, Lo Bello: "Deluso dal mio amico Gemelli"

Il vicepresidente di Confindustria a Repubblica: "Credevo di conoscere un uomo diverso, non sono un lobbista rappresento il mio territorio"

13 aprile 2016



Il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello "Gemelli? Un mio amico. Gli ho dato fiducia. Sono senza parole: pensavo fosse una persona diversa...". Così nell'edizione di Repubblica oggi in edicola il vicepresidente di Confindustria Ivan Lo Bello parlando del compagno dell'ex ministra Federica Guidi al centro dell'inchiesta sul petrolio lucano. "Io non sono il gancio per nessuno. Sono un uomo libero e rappresento istituzionalmente il mio territorio", spiega Lo Bello. "È vero: incontrai Delrio a maggio. Lo andai a trovare per raccontare il mio progetto alla guida di Unioncamere. Parlammo di porti, aeroporti, ferrovie. Non discutemmo di nomi né di persone. Dissi solo che l'aeroporto di Catania e il porto di Augusta erano ben presidiati da giovani manager. Cozzo è uno bravo".

"Mi sembra inverosimile", dice a proposito di sue pressioni su Delrio per prorogare Cozzo. "Mai", per quanto ricorda, Gemelli gli parlò di un interesse per il pontile nel porto di Augusta. "Gemelli l'ho conosciuto quando lavorava con l'ex suocero, Giuliano Felice Ricciardi. Un ragazzo sveglio: sì, abbiamo costituito una società che lavorava per l'Enef ma è inattiva da anni. Nel ruolo di commissario di Confindustria a Siracusa non l'ho proposto io ma i vertici siciliani". "Credevo di conoscere una persona diversa. Capace di frasi inaccettabili su Lucia Borsellino e l'Antimafia. Sono molto infastidito per essere stato tirato dentro una storia di cui sono ignaro. Io lobbista? Sono un'istituzione...".

Dalla Marina ai Servizi, via al risiko

L'accelerazione dopo l'inchiesta di Potenza: al posto di De Giorgi in pole position l'ammiraglio Girardelli. Alla Guardia di Finanza potrebbe arrivare Toschi. Parente e Manenti verso Aisi e Dis, Gabrielli alla Polizia

CARMELO LOPAPA

ROMA. La situazione precipita, l'ammiraglio va a fondo, il governo corre ai ripari. Deve farlo, prima che sia troppo tardi. Il comandante della Marina, il capo di stato maggiore Giuseppe De Giorgi, non può restare al suo posto, ora che la posizione nell'inchiesta partita da Augusta si complica e non di poco. Il presidente del Consiglio e il ministro della Difesa Roberta Pinotti non vogliono ritrovarsi con un ammiraglio vincolato magari da misure restrittive imposte dai magistrati per evitare l'inquinamento delle prove. C'è una motivazione più politica che spinge il premier ad accelerare: il governo deve svincolarsi dalla "pratica" per evitare che tutta questa faccenda che puzza di malaffare possa avere ricadute sulla campagna elettorale già partita per le amministrative.

E allora l'avvicendamento — invocato ieri dalla Lega a Sinistra italiana — scatterà in uno dei prossimi consigli dei ministri, comunque molto presto, come trapela da Palazzo Chigi e dalla Difesa. E con lo spostamento della pedina più ingombrante, alla Marina, scatta anche quella girandola di incarichi ai vertici dei corpi e delle agenzie di sicurezza già in cantiere e che un mese fa era stata congelata: ne avevano iniziato a parlare al Quirinale il premier e il capo dello Stato e delle Forze armate, Mattarella, in un incontro del 21 marzo. In ballo, la Guardia di Finanza, l'Aisi (il servizio di sicurezza interna, ex Sisde) e il Dis, il delicato coordinamento tra Aisi e Aise (l'ex Sismi, servizio esterno).

La sirena dall'allarme intanto è scattata per il capo di stato maggiore della Marina De Giorgi, al quale l'ultimo dossier ha solo appesantito una posizione che appariva già compromessa. L'ammiraglio il 23 giugno compie 63 anni, avrebbe potuto usufruire di una proroga di un anno, a questo punto esclu-

sa. Chi al suo posto? Con insistenza circola il nome di Valter Girardelli, nato nel '55, ammiraglio di Squadra ma soprattutto capo di gabinetto del ministro della Difesa Pinotti e dunque figura di sua piena fiducia. Minori appaiono perciò le chances di Donato Marzano (spesso citato negli atti di Potenza), comandante logistico della Marina, e di Raffaele Carruso, direttore del personale militare del Corpo. Sarà questione di giorni, c'è chi dice di ore.

L'altro avvicendamento di peso riguarda la Guardia di Finanza. Sarà sostituito l'attuale comandante generale Saverio Capolupo, ormai in scadenza. Fino a qualche settimana fa appariva in pole position, gradito a Palazzo Chigi, il generale Giorgio Toschi, plurititolato e in passato anche alla guida del nucleo di Polizia tributaria di Firenze. Ma sono salite le quotazioni del generale Luciano Carta, capo del reparto speciali. Le due pedine in competizione potrebbero però scontrarsi a vicenda e allora avrebbe la meglio Vincenzo Delle Femmine, oggi numero due dell'Aisi. Ma il nome di Delle Femmine circola anche per una promozione proprio allo stesso servizio segreto interno. Perché è il comando dell'ex Sisde la terza casella da riempire in questa informata: Arturo Esposito, attuale direttore, lascerà la struttura. Al suo posto, un'altra possibile soluzione interna porta a Marin Parente, ex capo del Ros, anche lui attuale numero due dell'Aisi. Il risiko infine tocca quell'incrocio altrettanto sensibile che è la direzione generale del Dis. Il posto dell'uscente Giampaolo Massolo potrebbe essere ricoperto da Alberto Manenti, oggi direttore dell'Aiso, l'ex Sismi.

Solo a giugno invece Alessandro Pansa lascerà la polizia, per una successione che sembra già segnata in favore di Franco Gabrielli, ex capo della protezione civile e oggi prefetto di Roma. Anche se il ministro Alfano non ha accantonato il sogno di nominare, primo capo della polizia donna, Luciana Lamorgese, suo capo di gabinetto.

ARMANDO TESTA/AGF

A Trapani il 20 maggio l'Assemblea Federagenti

Trapani, 12 aprile 2016 - Si svolgerà il 20 maggio prossimo a Trapani (Donagia) la 67esima assemblea della Federazione nazionale degli agenti, raccomandatori e mediatori marittimi (Federagenti). Nel corso dell'assise saranno affrontati i problemi relativi alla definizione della riforma dei porti, con particolare attenzione al ruolo degli imprenditori privati nelle nuove strutture di governance dei porti e della logistica. L'assemblea, fortemente voluta dalle agenzie siciliane che proprio con l'assemblea del 20 maggio porteranno a compimento un processo di razionalizzazione associativa, accenderà i riflettori anche sulle tematiche di scottante attualità relative al ruolo della Sicilia sulle rotte dell'emigrazione.

L'assemblea degli agenti marittimi sarà anche chiamata a eleggere il nuovo presidente Gian Enzo Ducl designato dal recente consiglio direttivo a succedere al vertice della federazione all'attuale Presidente Michele Pappalardo.