

RELAZIONE DEL CONSIGLIO – ASSEMBLEA ASAMAR 2013

Cari Amici e Colleghi,

grazie per essere intervenuti alla nostra Assemblea Annuale.

Desidero rivolgere un ringraziamento particolare all'amico Presidente di Federagenti Michele Pappalardo che oggi ha voluto onorarci della sua presenza.

Come sempre, la partecipazione ai lavori dell'Associazione diventa elemento qualificante dell'Associazione stessa.

Anche per me, questo, è un momento particolare e carico di emozioni poiché sto concludendo il mio primo anno di esperienza come Presidente della nostra Associazione.

Lo scenario che stiamo attraversando ormai da troppi anni è ben noto a tutti. La tanto auspicata ripresa economica è ancora lontana a venire e l'Italia, stretta tra vincoli stringenti, sente più degli altri Paesi europei la mancata modernizzazione del Paese. E' ormai di tutta evidenza che le ricette adottate fino ad oggi sul piano continentale debbano essere riviste nel senso di garantire una ripresa possibile per tutti i Paesi dell'Unione.

A causa della carenza delle opere infrastrutturali, della congestione del traffico e dei controlli doganali lenti, in Italia la logistica incide sui costi di produzione per il 20%, contro il 15% della Germania. Un gap del 5% che equivale a 40 miliardi di euro di inefficienza nei costi della logistica.

Nonostante tutte queste difficoltà, la nostra categoria, da sempre in prima linea nello sforzo di promozione dei nostri porti, ha continuato nel suo impegno e speriamo che il frutto del nostro lavoro possa dare i risultati sperati già nel prossimo futuro, e che il Governo si attivi per riconoscere all'"economia del mare" il valore che essa effettivamente ha ed il contributo che può dare alla crescita del Paese.

Sarebbe inoltre opportuno creare la figura di Governo "Mister Mare" che si occupi in modo specifico dei porti e della logistica per far sì che l'Italia possa competere anche con Paesi come Germania, Francia e Olanda, dove la logistica è stata scelta da molti anni come elemento strategico per lo sviluppo economico nazionale.

Diviene quindi essenziale rilanciare scelte politiche concernenti infrastrutture, trasporti e logistica che rappresentano un fattore competitivo nei sistemi economici. Potenziando i collegamenti stradali e ferroviari verso i porti, unendo gli scali marittimi con i centri intermodali, effettuando dragaggi, si accrescerà il grado di efficienza dei servizi logistici incrementando la capacità di attrazione dei traffici commerciali che possano trasformare i maggiori porti italiani in piattaforme logistiche dell'Europa.

Dovremmo inoltre chiedere al Governo italiano il riconoscimento della priorità di una politica portuale libera da eccessivi vincoli burocratici e da finanziare attraverso il riconoscimento dell'autonomia delle Autorità Portuali.

Investire sulle infrastrutture portuali è indispensabile anche per fronteggiare la crisi attuale ma, soprattutto, per prepararci ad una futura ripresa. Così facendo ci proporremo come interlocutori preparati a dialogare con i più importanti Gruppi Armatoriali del mondo.

PORTO DI LIVORNO

Nel nostro scalo possiamo trovare un immediato riscontro delle attuali carenze infrastrutturali: infatti, mentre rileviamo dati significativamente negativi relativi all'anno 2012, vediamo confermate purtroppo anche le statistiche dei primi mesi del 2013 (trovate al riguardo i dati aggregati, forniti dall'Autorità Portuale di Livorno).

A ciò si aggiunga il permanere di tutte le difficoltà che rendono il nostro porto meno competitivo rispetto ai porti concorrenti, con la conseguente riduzione della "quota" di un mercato già di per sé ridimensionato.

L'Autorità Portuale di Livorno ha dato evidenza che tutti i principali interventi per il recupero dei fondali sono stati attivati (è di questi giorni l'avvio del dragaggio dell'imboccatura sud del porto); tuttavia i procedimenti burocratici ancora una volta non si dimostrano allineati con i tempi richiesti dal mercato. Così, opere programmate da tempo non saranno pronte prima del 2014/2015, mentre negli altri scali nostri concorrenti, sia italiani sia esteri, ci si è resi per tempo atti a ricevere le navi di crescenti dimensioni.

La situazione di cui sopra, anche se appena delineata (e del resto ben nota a tutti), impone ancora una volta una seria riflessione su quella che può essere la "mission" dei nostri porti in futuro e dunque su quali mercati e categorie merceologiche puntare, consci, evidentemente, del portato della globalizzazione. Ed è anche da una riflessione di questo tipo che la stesura finale del PRP non potrà prescindere.

Il primo comparto a subire le conseguenze del perdurare di questa condizione è quello dei contenitori che, per le caratteristiche del naviglio, è evidentemente quello che soffre maggiormente delle inadeguatezze strutturali del porto. E ciò è tanto più vero oggi dove, per effetto del gigantismo navale, le "navi madri" di un tempo (già quasi inaccessibili per noi) sono oggi utilizzate dagli armatori quali "feeder".

Tra l'altro si deve ricordare come, in un momento come l'attuale, con il livello dei noli marittimi per contenitori ai minimi storici, un global carrier non giustifica il passaggio nel Mediterraneo se non per navi da 7/8.000 teus.

Risulta evidente allora come questa combinazione così critica rischi di emarginare il porto di Livorno.

Quindi il mantenimento degli impegni nella realizzazione delle opere diventa primario non solo come elemento di competitività, ma anche di credibilità nei confronti degli Armatori che ancora ci danno fiducia. Un apprezzamento particolare va agli Agenti, nostri associati, che hanno saputo indirizzare i loro armatori verso il porto di Livorno, con tutto il peso della loro immagine e professionalità.

Se, dunque, vi è un lato, quello infrastrutturale dove progredire è più difficile, più rapidamente si deve affrontare il problema dei costi. In tal senso sarebbe di grande utilità che l'Autorità Portuale attivasse uno studio sui costi (singolarmente evidenziati) a carico di un contenitore dal momento in cui la nave arriva in rada a quando il contenitore lascia il terminal. Questo sarebbe un valido strumento per comprendere come incidere efficacemente su eventuali distorsioni.

Vorrei in ultimo soffermarmi brevemente sul tema della crisi del lavoro. E' a tutti noto che le attività legate alla logistica sono a "domanda derivata" e dunque abbiamo poca possibilità di sfuggire alle conseguenze di un calo del PIL e delle esportazioni. Ciò che però si può fare, con lo sforzo e la partecipazione di tutti gli attori, è cercare di recuperare efficienza e flessibilità senza ovviamente ledere i diritti di alcuno. Sono infatti fattori come questi che, specie per talune tipologie di traffico, rappresentano la chiave di volta per la permanenza degli operatori sul mercato, e ciò a vantaggio dell'intera comunità.

Nuovi Assetti

Seppure con estrema fatica, le linee del POT (e del futuro PRP) stanno lentamente trovando applicazione e dunque si va verso un assetto definitivo per quanto concerne la riorganizzazione delle aree Varco Galvani e più in generale della sponda est della Darsena Toscana. In questa Area insisterà anche il nuovo traffico derivante dalla realizzazione degli impianti di raffinazione di olio di palma da parte di un importante investitore straniero. Si tratta di un'opportunità sicuramente interessante nella misura in cui le attività industriali ad esso connesse potranno effettivamente trovare collocazione a Livorno, con le ricadute occupazionali del caso. Ed anche questa vicenda mostra quanto sia difficile per il nostro Paese attrarre investimenti stranieri. Il richiamo, tra le altre, alle problematiche SIN, in questo caso, è di tutta evidenza. Speriamo vivamente che, dopo le decisioni della Giunta Regionale Toscana, il Ministero dell'Ambiente possa avallare la trasformazione del suddetto SIN in SIR, cosa che favorirebbe lo snellimento delle pratiche burocratiche se non anche la riduzione dei costi.

Uno stato di grande incertezza vive tuttora la parte del porto dedicata ai traffici dei forestali, i cui destini sono inestricabilmente legati ai traffici delle crociere. Questa situazione finisce con il danneggiare entrambi i settori a vantaggio di porti terzi. E se pare che, sotto l'egida dell'Autorità Portuale, un accordo tra gli operatori sia stato trovato in merito alla "gestione" delle banchine 46 e 47, di certo si deve comprendere quali "costi" e quali conseguenze ciò avrà per gli altri operatori attivi in quella zona del porto.

PORTO DI PIOMBINO

Il porto di Piombino, pur in una situazione di difficoltà economica generale e soffrendo la crisi profonda e duratura che ha colpito tutti i porti italiani e l'industria marittima mondiale, ha mantenuto una discreta movimentazione delle merci trasportate via mare (trovate a riguardo i dati forniti dall'Autorità Portuale di Piombino).

Anche l'Autorità Portuale di Piombino ha da tempo impostato una serie di iniziative volte a mantenere e, se possibile, incrementare nel tempo i traffici marittimi.

L'obiettivo è quello di accrescere la competitività del porto, realizzando le necessarie infrastrutture (banchine, fondali ed accessibilità aree retro-portuali) e migliorando anche i collegamenti stradali e ferroviari.

La prima parte degli interventi previsti dalla variante II al Piano Regolatore Portuale è in fase di attuazione ed i lavori dovrebbero terminare nel corso del 2014. Verranno così realizzati 450 metri lineari di nuove banchine e 40.000 mq di aree portuali e fondali a "-13 metri".

La seconda parte degli interventi sarà effettuata a medio termine e prevede la costruzione di ulteriori 3,4 km di banchine in aggiunta a quelle attuali, fondali a "-15 metri" ed un incremento di circa 800.000 mq di aree, consentendo di separare e razionalizzare le operazioni portuali riferite ai traffici commerciali ed ai traffici turistici.

E' doveroso fare un accenno al fatto che, grazie all'impegno profuso dal Sindaco di Piombino Dottor Gianni Anselmi, dal Presidente dell'Autorità Portuale di Piombino Dottor Luciano Guerrieri e dal Presidente della Regione Toscana Dottor Enrico Rossi, il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legge recante disposizioni urgenti per il rilancio dell'area industriale del porto di Piombino, che, con il definitivo riconoscimento di "area di crisi industriale complessa", potrà beneficiare di circa 110 milioni di euro per le infrastrutture portuali, oltre che per il completamento del primo lotto della Strada Statale 398, che consentirà di raggiungere le nuove banchine.

Viene così resa possibile ed accelerata la realizzazione di un rilevante primo lotto funzionale del nuovo Piano Regolatore Portuale, che comprende un consistente dragaggio, un nuovo banchinamento comprensivo del molo foraneo con almeno un accosto per navi di grandi dimensioni e di ultima generazione, oltre ad opere di bonifica.

Adesso sarà importante sottoscrivere l'intesa istituzionale per attivare i progetti e lavorare concretamente per l'accordo di Programma in applicazione dell'articolo 27 del Decreto Sviluppo.

PORTI DI VIAREGGIO – PORTOFERRAIO – ARGENTARIO

Per i porti di Viareggio, Portoferraio e per i porti dell'Argentario è mia intenzione, con la collaborazione del Consiglio e della segreteria, garantire anche per il prossimo anno l'assistenza ai colleghi che quotidianamente affrontano problematiche complesse sostenendoli doverosamente nella loro azione.

Questa aspettativa può andare a buon fine solo grazie al continuo confronto tra periferia e centro, onde aver conto delle necessità ed essere in grado di dare risposte qualificate.

SETTORE YACHTING

Per quanto riguarda il settore Yachting, in considerazione dello sviluppo di questa particolare tipologia di traffico, abbiamo istituito una commissione per seguire le aziende del settore.

Si tratta di un mercato che riguarda sia Livorno sia i porti della costa a maggior valenza turistica.

È fondamentale che Asamar, coordinandosi con la Sezione Yacht di Federagenti, oltre a supportare gli operatori, compia una capillare azione di sensibilizzazione con le Amministrazioni sul corretto inquadramento dello yachting per agevolare lo sviluppo mantenendo alta la professionalità delle Agenzie che se ne occupano.

Colgo quindi questa occasione per congratularmi con il nostro Consigliere Giovanni Gasparini per la recentissima nomina a presidente di Federagenti Yacht.

Questa nomina rafforza ulteriormente il rapporto tra Asamar e Federagenti e consente alla nostra Associazione di acquisire maggiore rilevanza anche a livello nazionale

RAPPORTI CON FEDERAGENTI

I rapporti con la nostra Federazione hanno avuto in questo anno un ulteriore rafforzamento e la presenza del Presidente Michele Pappalardo ne è la testimonianza più concreta. Ricordo, tra l'altro, che il Presidente ha voluto che anche Asamar, per il tramite della sottoscritta, facesse parte della sua squadra di riferimento, indicandomi fra i quattro vice presidenti. Inoltre, la mia nomina quale consigliere del FAMA, in continuità con quella dell'amico Giuseppe Parziale e la riconferma del Dottor Silvio Fremura nel consiglio dell'Ente Bilaterale, sono evidentemente il miglior segnale della comunione d'intenti in essere per la soluzione dei problemi che la nostra categoria deve affrontare.

In questo contesto vorrei far rilevare, tra l'altro, come questo rinnovato clima di collaborazione ci abbia consentito di ricompattare gli sforzi all'interno della nostra associazione che oggi può

contare sul contributo di tutti gli associati nello svolgimento delle attività delle commissioni Asamar e Federagenti.

Al termine della mia relazione, desidero cedere la parola al Presidente Dottor Michele Pappalardo, perché ci possa informare sugli argomenti più rilevanti che Federagenti sta affrontando.

ATTIVITA' DI RAPPRESENTANZA E DI RAPPRESENTATIVITA' DELL'ASSOCIAZIONE

L'attività quotidiana dell'Asamar, anche in questo ultimo anno appena trascorso, ha continuato a rivolgere la sua massima attenzione verso le consuete direzioni della rappresentanza istituzionale, programmando periodici incontri con Enti ed Istituzioni.

Prosegue un attivo e costruttivo impegno della segreteria, dei Consiglieri e dei Colleghi presenti nelle varie commissioni Asamar e Federagenti che lavorano con costante partecipazione a tutte le tematiche di interesse, ricevendo apprezzamenti per le soluzioni proposte e contribuendo così al rafforzamento di un ruolo di assoluta importanza della nostra attività a Livorno come negli altri porti del nostro bacino di utenza.

Gli incontri con l'Agenzia delle Dogane, con l'Ufficio di Sanità Marittima e con la Corporazione dei Piloti (in particolare, per questi ultimi, ci preme ringraziare la Dottoressa Condorelli ed il Comandante Vasta per l'apprezzato spirito collaborativo e senso di realtà che hanno consentito di trovare soluzioni migliorative e di snellire alcuni aspetti ricorrenti nella quotidianità del nostro lavoro, è ciò senza creare nocumento alcuno alla sicurezza), oltre agli incontri con Enti ed Istituzioni preposti al funzionamento della logistica portuale nel suo complesso, testimoniano un'opera di continua sensibilizzazione ed attenzione verso il ruolo che siamo chiamati a svolgere.

Il mio augurio è di vedere un cluster marittimo sempre più unito e determinato, capace di intervenire con decisione durante la discussione politica sui temi relativi a logistica, shipping e portualità.

SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

La nostra Associazione sta valutando alcuni cambiamenti sul piano dell'impianto contributivo, che sono stati richiesti da alcuni Associati.

Da un po' di tempo, il Consiglio e la segreteria stanno lavorando su alcune proposte che hanno ancora bisogno di un definitivo assestamento.

Purtroppo, devo rilevare che i cali dei traffici hanno sensibilmente diminuito le entrate ed i versamenti di vario tipo.

Auspico, comunque, che da ogni Associato pervenga un atteggiamento di solidarietà e di responsabilità nei confronti di tutta l'Associazione, pena la sopravvivenza della stessa, ricordando che il momento che stiamo vivendo è uno dei più difficili e che oggi più che mai è necessaria un'unità di intenti per essere in grado di portare all'esterno le istanze della nostra Associazione in maniera efficace.

Tuttavia considero un importante successo il fatto che anche quest'anno l'Asamar riesca a chiudere il proprio bilancio consuntivo per l'anno 2012 in attivo e senza particolare fatica.

L'opera di contenimento dei costi, ereditata dalla precedente gestione e mantenuta dall'attuale Consiglio Direttivo, ha prodotto questo risultato e siamo, dunque, soddisfatti di portarlo in assemblea, perché questo è il luogo ideale dove ringraziare della puntualità chi ha contribuito con regolarità al suo conseguimento, cioè voi Associati.

Questo mio saluto, volutamente breve perché in sintonia con una politica del "fare", piuttosto che del "dire", non può non concludersi con un sentito ringraziamento a tutti gli amici del Consiglio, ed in particolare ai due Vicepresidenti ed al Past-President che, con l'indispensabile collaborazione della Segreteria, mi consentono di portare avanti un mandato ricco di grandi soddisfazioni.

Grazie di cuore e Vi assicuro, come sempre, il mio massimo impegno per onorare la preziosa collaborazione di tutti gli Associati.

IL PRESIDENTE
DR.SSA LAURA MIELE