

Cari amici e colleghi,

Grazie, anche a nome del Consiglio Direttivo, per la partecipazione, ancora una volta numerosa, alla nostra assemblea annuale.

Con questo appuntamento siamo giunti alla conclusione del mio biennio di presidenza. Sono stati due anni, ancora una volta, molto difficili per il permanere della crisi economica, a tutti i livelli, globale, nazionale e locale. Ciò, naturalmente, ha avuto immediato e continuo riflesso sul commercio internazionale e l'economia dei trasporti.

A fronte di questo scenario e di noli che rimangono tutt'ora insoddisfacenti, le grandi compagnie di linea continuano, da un lato, grazie agli sviluppi tecnologici, la ricerca di economie di scala con il collocamento di nuovi ordini per "mega navi", dall'altro il rafforzamento di sistemi di alleanze che consentano, specialmente in una congiuntura come l'attuale, il raggiungimento della massa critica necessaria per giustificare i forti investimenti. Si tratta di processi ormai in atto da molto tempo i cui riflessi impattano sempre di più e su un numero crescente di scali.

Prospettive di segno positivo sembrano emergere per i settori "dry bulk" e "liquid bulk": per il primo la ripresa dei noli viene registrata sostanzialmente in ogni segmento anche se in maniera rilevante solo dal 2015, mentre per il secondo appaiono favorite le cisterniere medium and long range per effetto di una serie di fattori, non ultimo l'aumento della produzione negli USA. Quanto detto, è accompagnato da una ripresa degli investimenti che, tuttavia, potrebbero generare preoccupazione per la tenuta degli stessi noli nel futuro.

L'economia del nostro paese continua a languire e ad oggi le prospettive di un modesto rilancio sono ancora una volta rinviate all'anno prossimo, puntando su una ripresa dei consumi interni nella ormai presa d'atto generale che le esportazioni non siano più in grado, da sole, di garantire la tenuta del sistema economico. Esportazioni che, d'altro canto, non possono certo basarsi su nessun significativo miglioramento in termini di infrastrutturazione materiale ed immateriale che, come ebbi modo di rilevare già nella mia ultima relazione, rappresentano un gap di competitività per il nostro Paese misurabile in miliardi di euro.

Eppure l'economia blu, per citare il recente "manifesto dell'economia del mare", rappresenta un "moltiplicatore di economie: shipping, logistica, portualità, cantieristica, nautica etc. praticamente unico e sul quale il Governo non può più fare a meno di puntare quale settore strategico per il nostro Paese.

Auspichiamo, dunque, che nell'ambito delle riforme annunciate, quella sulla portualità non solo sia varata ma contenga anche elementi di forte innovazione. Al di là del modello che si vorrà adottare, di certo l'obiettivo deve essere quello di un recupero di competitività dei nostri scali, che si tradurrebbe in una maggiore capacità di produrre ricchezza ed in una conseguente maggiore capacità di attrazione di capitali per gli investimenti infrastrutturali. Questo, fra gli altri aspetti, concretamente significherebbe il passaggio dal concetto di Autorità Portuale ad Autorità della logistica.

PORTO DI LIVORNO

Come accennato, le conseguenze di quanto sopra si riflettono anche sul porto di Livorno, insistendo su quella che è già una situazione di palese difficoltà.

Nell'ultimo anno si sono verificati accadimenti importanti, ad iniziare dall'approvazione del nuovo PRP da parte del Comitato Portuale. Si tratta di un documento per molti aspetti ambizioso e che certo richiederà enormi

sforzi e molto tempo per trovare concreta realizzazione. Ci si deve augurare che almeno nelle linee fondamentali di indirizzo, ad iniziare dalla razionalizzazione e specializzazione degli ambiti, l'Autorità Portuale proceda da subito per consentire che coloro che hanno investito non si trovino ad operare in situazioni di continua incertezza. In questo contesto si inserisce ancora quest'anno la questione dei dragaggi i cui tempi di realizzazione sono certi solo sulla carta, ma senza i quali nessuna concreta riorganizzazione funzionale sarà veramente possibile. Parimenti importanti dovranno essere gli sforzi per le indispensabili e continue opere di mantenimento e livellamento dei fondali, tendenti ad insabbiarsi a causa degli apporti di sedimenti provenienti dallo Scolmatore dell'Arno e dal Canale dei Navicelli. In tal senso dovrà essere prestata la necessaria cura al sistema di chiusura delle Porte Vinciane, troppo spesso, nel recente passato, oggetto di malfunzionamenti e guasti.

Il traffico contenitori, il più ricco in termini di valore aggiunto, è ancora una volta il primo a soffrire di questa situazione di scarsi fondali ed anche il tentativo di riportare importanti vettori con navi da 8000 teus, per cui alcuni dei nostri associati si erano fortemente spesi, purtroppo non si è ancora concretizzato proprio per l'inadeguatezza strutturale del nostro scalo.

Positivo, invece, il trend delle autostrade del mare e più in generale del traffico rotabili che registra una crescita non scontata e che riflette l'impegno di chi ha storicamente creduto e investito in questa attività. Si tratta di traffici dove il nostro porto vanta un'importante leadership che non può per alcun motivo essere messa a rischio, considerato anche che si tratta di attività fortemente "labour intensive" rispetto ad altre e come tali di particolare pregio.

Quanto al traffico crocieristico, come ben sapete, la nostra associazione ritiene che questo debba far certo parte dell'offerta di un porto che ha una localizzazione come il nostro. In tal senso ASAMAR si è fortemente impegnata in questo settore con la costituzione di uno specifico "gruppo di lavoro" insieme ai vertici della Porto 2000 e della AP (voluto, tra l'altro, dalla Regione) per la soluzione almeno delle problematiche più immediate e che hanno pesantemente inciso sui numeri di questo comparto.

Purtroppo, nonostante i nostri sforzi, i riscontri non sono stati in linea con le aspettative anche a causa di un approccio sbagliato, ovvero che non vi fosse alternativa valida e sostenibile al nostro scalo. Le navi da crociera che hanno abbandonato nell'ultimo anno Livorno per fare scalo a La Spezia ne sono la più chiara testimonianza.

E' poi di estrema attualità la questione relativa alla privatizzazione della Porto 2000. I risultati degli ultimi anni della società evidenziano una perdita di competitività del nostro scalo rispetto a nuovi players che si sono affacciati sul mercato delle crociere ad iniziare, come detto, da Spezia e questi devono spingere, a nostro avviso, verso un processo di privatizzazione che favorisca il coinvolgimento di soggetti capaci di un piano industriale che garantisca al nostro scalo capacità di attrazione di nuovi traffici e, quindi, sviluppo.

PORTO DI PIOMBINO

Anche per il Porto di Piombino, si registra una situazione di grande difficoltà. Si evidenzia infatti che sin dall'inizio dell'anno si è registrata una consistente flessione dell'import e dell'export dei traffici tradizionali del porto di Piombino, essenzialmente legati alle industrie del nostro territorio.

Pesano, tra l'altro, per il nostro porto come per tutti i porti italiani, le problematiche connesse ai ritardi, ai gap infrastrutturali, alle lunghe procedure amministrative delle opere pubbliche e delle relative valutazioni ambientali che impediscono il recupero di competitività.

E' quindi auspicabile e, a mio avviso, improcrastinabile implementare scelte che diano ai trasporti ed alla logistica le risposte che in Europa altri Paesi già hanno, facendo di questo settore un volano di economia ed occupazione.

A tale proposito ci sembra doveroso rilevare che l'Autorità Portuale di Piombino sta completando i lavori del primo banchinamento della Variante II al Piano Regolatore Portuale per la realizzazione di 450 metri lineari di banchina.

Sono inoltre iniziati i lavori di ampliamento in attuazione del nuovo PRP del porto di Piombino al termine dei quali saranno realizzati un molo sottoflutto di circa 1,2 chilometri, una banchina di 370 metri x 50 metri con un fondale di -20 metri ed un piazzale di 80.000 metri quadri.

Si tratta di opere estremamente importanti che ci auguriamo potranno risultare strategiche per lo sviluppo del Porto di Piombino consentendoci di superare le attuali criticità e carenze storiche, innescando così un processo di rilancio complessivo.

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

In ambito Federagenti ormai da quasi dieci anni e' stata creata la Sezione Yacht che si occupa delle problematiche attinenti questo specifico traffico. In questi anni a livello federale la Sezione si è impegnata alla risoluzione dei problemi, che spesso sono propri di un armamento che non ha alcuna rappresentanza sul territorio nazionale se non quella che si è costruita UCINA, che raggruppando le aziende che si occupano di cantieristica, ha una visione che talvolta differisce dalla nostra. In detta attività i problemi del traffico sono stati temperati dalle esigenze di tutela della professione del raccomandatario ed è proprio questo aspetto che ha motivato questo Consiglio a creare un organismo specializzato anche a livello toscano. Le nostre realtà portuali accolgono con regolarità questa tipologia di unità, sia per necessità cantieristiche e di refitting – pensiamo a Viareggio e Livorno, che per la vocazione turistica dell'Arcipelago Toscano, dell'Argentario e di Forte dei Marmi. Si tratta di un settore in sviluppo con specifiche problematiche che non ci possiamo permettere di trascurare ed al contempo abbiamo il dovere di supportare le aziende associate che si occupano di questo traffico.

RAPPORTI CON FEDERAGENTI

Ai rapporti con la nostra Federazione Nazionale mi piace, anche al termine di questo secondo anno di mandato, dedicare un capitolo speciale. La collaborazione con la Federagenti è costante e sintonica. I rapporti con il Presidente Dr. Michele Pappalardo, che ci ha onorato della sua presenza a Livorno anche in una recente occasione nella quale è stato ospite del Propeller, sono eccellenti; d'altronde, a lui va il ringraziamento di Asamar per la ripresa di un effettivo coinvolgimento della nostra associazione nelle scelte decisionali che caratterizzano la politica nazionale di difesa degli interessi della categoria. Come sapete, questo passa anche attraverso la mia personale nomina a Vicepresidente di Federagenti, datata ormai un anno fa, ma non solo.

Segnalo, in ultimo, che proprio pochi giorni or sono, in occasione dell'assemblea di Federagenti, quest'ultima si è dotata di un nuovo statuto volto a meglio rappresentare gli interessi di tutte le territoriali e più in generale della categoria. E' questo un aspetto che, come vedremo più avanti, rappresenta l'occasione per aggiornare anche il nostro statuto.

In questo contesto vorrei far rilevare, tra l'altro, che questa collaborazione ci ha consentito di ricompattare gli sforzi anche all'interno della nostra associazione, che oggi può contare sul contributo, io credo convinto, di tutti gli associati nello svolgimento delle attività delle commissioni Asamar e Federagenti.

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.

Sono stati mantenuti ed incrementati i rapporti di collaborazione con la Direzione Marittima di Livorno, con le Autorità Portuali di Livorno e di Piombino e con la Dogana; tali relazioni, peraltro, sono solide e costruttive da sempre.

E' attivo un contatto diretto, operativo 24 ore su 24, con il personale direttivo dell'Ufficio di Sanità Marittima, a riguardo delle novità introdotte nello svolgimento della "libera pratica sanitaria". Ciò grazie anche agli strumenti che proprio Asamar ha messo a disposizione degli operatori di quell'ufficio a cui siamo grati.

Credo sia doveroso ricordare ancora una volta l'estrema disponibilità mostrata anche dal Corpo dei Piloti del porto di Livorno, in particolar modo dal suo presidente con il quale è sempre aperto uno "sportello di ascolto" per le varie problematiche che il lavoro quotidiano inevitabilmente porta ad aprire. In ambedue i contesti la comunicazione tra Asamar e gli uffici citati si è avvalsa della partecipazione di tutti i nostri Associati.

Per quanto riguarda l'innovazione tecnologica, segnalo l'impegno posto in essere dalla Capitaneria di Porto di Livorno e da noi sollecitato per risolvere i problemi, invero non irrilevanti, che il nuovo sistema PMIS sta evidenziando in questa sua prima fase di introduzione a regime.

Ricordo, inoltre, che siamo stati ricevuti, in molteplici occasioni, dal Presidente dell'Autorità Portuale di Livorno Avv. Gallanti, per affrontare temi di permanente attualità, come i dragaggi ed altri lavori infrastrutturali, le tasse di ancoraggio, l'importantissima tematica dei servizi tecnico-nautici, nonché le già citate questioni relative al traffico crocieristico.

Abbiamo invitato ed incontrato a Livorno, nello scorso mese di novembre, l'Assessore Regionale ai Trasporti, Vincenzo Ceccarelli, rinnovando così il contatto tra Asamar e la Regione Toscana che già nella scorsa estate aveva conosciuto un'altra occasione di confronto sulle criticità e problematiche dei porti della Toscana, essendo stata invitata una nostra delegazione dal Presidente Enrico Rossi. Anche in tale occasione, il Governatore si mostrò assai interessato alle nostre istanze e fece proprie molte delle nostre proposte di intervento, purtroppo non sufficientemente seguite dalle realtà locali.

Ricordiamo che, in occasione di tale incontro, Asamar tra l'altro ha richiesto ed ha ottenuto di entrare a far parte dell'"Osservatorio Regionale per la Continuità Territoriale con l'Arcipelago", un organismo che, con la partecipazione della Regione e della Provincia di Livorno, si occupa di trattare, sotto i vari aspetti di interesse, il tema dei collegamenti e dei trasporti che uniscono le isole dell'arcipelago con il continente.

Grazie al rapporto collaborativo con Confindustria, come è stato più volte ricordato, Asamar è entrata nuovamente, dopo qualche tempo in cui ne era rimasta esclusa, nella Giunta Camerale della CCIAA di Livorno. Nello svolgimento di questo incarico, voglio anche in questa sede nuovamente garantire tutto il mio apporto personale per la tutela della nostra categoria, le cui istanze sono la base del mio impegno.

Sono lieta di comunicarVi, infine, che il rapporto di collaborazione con Confindustria Livorno prosegue in modo efficace ed innovativo; in un futuro molto prossimo saranno organizzati corsi di formazione per la professione di raccomandatario marittimo. Gli stessi saranno tenuti, molto probabilmente, nella nostra sede da personale docente scelto appositamente e saranno propedeutici per l'esame da tenere presso la Commissione Interprovinciale della CCIAA, ma saranno destinati anche a personale non immediatamente interessato al conseguimento della nostra qualifica, bensì a semplice scopo conoscitivo che possa avere benefica attuazione e specifica utilità nello svolgimento quotidiano del lavoro.

SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

Su questo punto, com'è noto, purtroppo, dobbiamo rilevare che i cali dei traffici hanno sensibilmente diminuito le entrate ed i versamenti di vario tipo. Questo è d'altronde, uno dei motivi insieme all'oggettiva opportunità di una migliore redistribuzione del carico contributivo fra tutti gli associati per cui, da qualche mese, è stata varata la riforma dei contributi.

Tale riforma è entrata in vigore, a regime, nello scorso gennaio. Ci auguriamo che la stessa, grazie alla collaborazione, allo spirito di appartenenza ed al senso di responsabilità di ognuno di noi possa portare ai risultati di bilancio auspicati, consci 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 in attivo il proprio bilancio consuntivo per l'anno 2013.

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, si conclude con un sentito, autentico e non formale ringraziamento a tutti gli amici del Consiglio ed in particolare ai due Vicepresidenti, ed al Past-President che, con l'indispensabile collaborazione della nostra segreteria, mi hanno consentito di portare avanti un intero mandato ricco di grandi soddisfazioni.

Grazie di cuore ed il mio impegno, nei modi in cui esso continuerà, Vi assicuro, sarà sempre orientato a valorizzare ed onorare la preziosa collaborazione di tutti gli Associati.

IL PRESIDENTE
D.SSA LAURA MIELE