

Cari amici e colleghi,

Ringrazio di cuore ognuno di voi, anche a nome del Consiglio Direttivo, per la vostra gradita partecipazione alla nostra assemblea annuale.

E' un onore per me darvi il benvenuto in questo nostro consueto appuntamento, che segna il mio primo anno di mandato. **Un anno che conferma, sostanzialmente, un trend positivo per i traffici del porto di Livorno e della portualità Toscana.**

I principali indicatori di traffico, relativi al porto di Livorno, fanno registrare un segno moderatamente positivo. Dai dati forniti dall'Autorità Portuale di Livorno (Tab. 1), si apprende di quasi 33 milioni di tonnellate di merce e si conferma il nuovo massimo storico nella movimentazione dei contenitori. Il 2016 si chiude infatti molto bene per il porto di Livorno, che sui container conferma i livelli pre-crisi, raggiungendo quota 800.475 Teu e superando così il record dei 780.874 Teu movimentati nell'anno precedente.

Sono quasi tutte in aumento le altre tipologie di traffici: per fare degli esempi, crescono i rotabili (+14,3%), i forestali (+9,1%), le crociere (+9,2%) e i passeggeri/traghetto (+26,1%), calano le rinfuse liquide (- 6,8%) e le rinfuse solide (- 1,9%).

Vorrei confermare, innanzitutto, che la Regione Toscana ha portato avanti lodevoli iniziative per favorire ogni opportunità, atta ad attrarre investimenti e a rendere il nostro territorio, ancora qualificato come area di crisi complessa, maggiormente appetibile per iniziative di investimento e, in tale contesto, lo scalo livornese viene vissuto come ulteriore elemento di volano per lo sviluppo del territorio costiero e non solo.

Non vi è dubbio che il futuro della Toscana passi dal mare e la Regione Toscana, in questi anni, ha lavorato molto per il rafforzamento del sistema portuale toscano.

L'obiettivo principale, che non esito a definire "obbligatorio", resta ora quello della realizzazione della Piattaforma Europa.

Il porto di Livorno deve tornare ad essere una delle più importanti realtà del panorama nazionale ed europeo, rilanciandosi così in una sfida globale.

Per l'Asamar, l'assemblea annuale è un'occasione importante per mettere a fuoco trasformazioni e cambiamenti in atto, per individuare quali siano le opportunità da cogliere e le strategie da attuare perché queste divengano *chances* di successo e di migliore professionalità.

AUTORITA' DI SISTEMA

In questa prima Assemblea di Asamar, dopo l'insediamento dell'Ing. Corsini alla Presidenza dell'Autorità di Sistema, è opportuno fare il punto sulla situazione della "governance" della portualità livornese e piombinese, soprattutto a riguardo degli organi di essa che ancora sono in fase di transizione e/o formazione.

Com'è noto, i Comitati di Gestione devono essere composti da membri in rappresentanza delle Istituzioni, in quanto il sistema di co-gestione pubblico/privato è stato superato. E' auspicio di tutti che i rappresentanti del Comitato siano soggetti di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia, dei trasporti e portuale, come previsto appunto dall'attuale provvedimento. Da pochi giorni, abbiamo ricevuto da Federagenti la richiesta di designazione del nominativo per il Tavolo di Partenariato mentre si registra la conferma di un importante organo come la Commissione Consultiva, che resta un punto di riferimento nel processo decisionale.

A tal proposito, nei mesi scorsi, abbiamo ricevuto la visita del Sindaco di Livorno, **Ing. Nogarín**, che ha esposto in modo argomentato il suo punto di vista a riguardo di questo argomento, che assume una rilevanza nazionale e politica, a mio giudizio, anche diversa da quello che un'importante tema come questo dovrebbe avere. Ad ogni modo, è giusto che ogni componente esprima le proprie posizioni e le rappresenti nelle giuste sedi, in modo che si giunga in tempi brevi alla definizione della cosa, per il bene della portualità livornese e piombinese.

E', inoltre, essenziale che anche i rappresentanti delle categorie economiche che siederanno al Tavolo di Partenariato della Risorsa del Mare, siano soggetti di alto e qualificato valore professionale, affinché le proposte avanzate possano costituire un indispensabile supporto ed un valido contributo in particolare per i temi chiave, come il piano regolatore di sistema portuale, il piano operativo triennale, l'organizzazione del lavoro portuale, le concessioni ed il progetto di bilancio preventivo e consuntivo.

E' noto che nello scalo labronico, si è configurata una situazione di forte presenza di gruppi armatoriali ed una conseguente competizione a largo raggio. Tale condizione, in partenza non negativa per lo scalo, deve essere attentamente osservata da posizioni di autorità ed autorevolezza, come quelle rappresentate dai maggiori organi della Governance marittima e portuale, in modo che sia fertile di ricchezza di traffici e di posti di lavoro.

Gli Agenti Marittimi della Toscana, in questo contesto, non sono intenzionati a svolgere un ruolo di meri spettatori; siano pronti ad accettare ogni genere di sfida ed a fare la nostra parte con serietà e professionalità.

Siamo chiamati a svolgere la funzione determinante di anello di congiunzione tra il settore marittimo e quello terrestre tra gli Armatori e i Gruppi Industriali e rivestiremo, comunque, una funzione essenziale nel futuro del sistema logistico italiano.

Ognuno di noi dovrà affrontare le problematiche locali che molto spesso assumono un valore nazionale e che solo gli Agenti Marittimi che lavorano in ogni porto italiano sono in grado di risolvere.

DA ORA, PIOMBINO

Per quanto riguarda Piombino auspichiamo che il nuovo sistema portuale consolidi le attuali sinergie, ricercando le naturali complementarità tra il Porto di Livorno ed il porto di Piombino per esaltarne le precipue potenzialità.

Piombino è un porto che ha realizzato 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, attualmente in costruzione.

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.

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.

RAPPORTI CON FEDERAGENTI

Dopo le ultime elezioni di Asamar, svoltesi lo scorso anno, i nostri rappresentanti presso la federazione nazionale, oltre chiaramente al sottoscritto quale Presidente, sono la Dr.ssa Miele ed il Sig. Giuseppe Parziale e, nella sua qualità di Presidente di Federagenti Sez. Yacht, il Dott. Giovanni Gasparini.

Mi corre l'obbligo, con particolare piacere, di salutare con estrema soddisfazione il recente intervento che il presidente nazionale **Prof. G. E. Duci** ha esternato su "Il Tirreno", sottolineando l'estrema competitività dello scalo labronico e le possibili rosee prospettive che si possono ipotizzare per il nostro porto. Non posso non condividere, naturalmente, la stessa visione delle cose manifestata dal **Presidente Duci**, che è persona qualificata per esprimere valutazioni ben argomentate, vista la sua esperienza e la sua preparazione. Il **Prof. Duci** ha parlato, giustamente, di possibilità, cioè di una palese opportunità dovuta anche alla fortunata posizione geografica, all'ampio retroterra portuale che sono elementi, notoriamente, di grande rilievo per uno scalo che voglia ambire a posizioni di primissima importanza. Ciononostante, ed anche su questo concordo con il Presidente nazionale, per questa analisi prospettica non possiamo non usare la formula dubitativa, in quanto come al solito molti altri sono gli elementi che, insieme a quelli descritti, determinano la fortuna di un porto.

Da questo punto di vista le opere infrastrutturali di ammodernamento ed innovazione, prima fra tutte la Piattaforma Europa, costituiscono un "must" assoluto, pena la decadenza del nostro scalo ad una dimensione regionale.

Venendo alla questione di maggiore attualità, proprio in questi giorni, fra tutte quelle ultimamente dibattute in tale sede nazionale, e precisamente alla riforma della **legge 135/77**, mi corre l'obbligo di informarvi degli ultimi sviluppi che tale vicenda ha fatto registrare e dello scenario di fondo che, come dire, accompagna l'evolversi del percorso.

Verificata la presenza di alcune ventilate proposte che favorirebbero una riduzione di peso specifico, a svantaggio degli agenti marittimi locali, **il Consiglio Direttivo di Asamar ha preso alcune iniziative per confermare un assetto che conferma, al contrario, tutta l'importanza delle agenzie marittime dislocate sul territorio.** Ogni attività che il Consiglio di Asamar porterà avanti in questo senso verrà divulgata, in tempo reale, agli Associati, vista l'importanza primaria dell'argomento. Abbiamo, comunque, un ottimo rapporto con la "Governance" nazionale, con la quale siamo in contatto ed alla quale, già da mesi, abbiamo sommariamente rappresentato quelle che, a nostro parere, sono le esigenze della categoria, esigenze prioritarie come quelle di assicurare un rapporto diretto tra agenzia marittima e parte armatoriale, elemento che da solo può garantire adeguato peso contrattuale, un prestigio per la categoria ed una valorizzazione di quell'aspetto pubblicistico di essa, dal quale peraltro, altrimenti, deriverebbero solo oneri e responsabilità, neanche adeguatamente corrisposte.

Siamo nella fase conclusiva di questo percorso dialettico e sarà cura di questo Consiglio informare quanto prima gli associati, sugli sviluppi della situazione.

RAPPORTI CON LA DIREZIONE MARITTIMA

Si è concluso un altro anno nel quale sono stati mantenuti, ed ulteriormente rafforzati, gli ottimi rapporti di collaborazione che, pur nel rispetto dei ruoli, vengono portati avanti con la Direzione Marittima, **l'Ammiraglio Vincenzo Di Marco** ci ha fatto l'onore, in due occasioni, di farci visita presso la nostra sede. In tutte le occasioni nelle quali ci siamo incontrati, **nella speciale Commissione Paritetica, sono stati dibattuti temi di attualità logistica e programmatica, per ciò che riguarda le competenze proprie delle due rappresentanze, e sempre con grande rispetto reciproco e spirito di collaborazione.**

In particolare, vorrei riferire all'Assemblea di alcuni aspetti che hanno riguardato e riguardano **i porti di Viareggio e Porto S. Stefano**, impegnati nella navigazione da diporto degli Yacht, a riguardo della funzione, talvolta disattesa, e delle prerogative del raccomandatario marittimo (ex legge 135/77).

Ci sono state segnalate, da associati operativi presso questi porti, alcune presunte irregolarità di soggetti, non abilitati alla professione del raccomandatario, che porrebbero in essere atti e documenti propri della nostra professione, con grave danno commerciale e di immagine della stessa. A questo proposito, ci siamo recati e/o abbiamo contattato le sedi istituzionali preposte per verificare la situazione, riscontrando peraltro la fondatezza dei nostri timori ed operando, quindi, per ristabilire i giusti termini su chi debba legittimamente svolgere le pratiche proprie della nostra professione. In questo percorso, ci siamo avvalsi della collaborazione logistica e gerarchica della Direzione Marittima di Livorno, come più sopra premesso.

RAPPORTI CON ALTRE ASSOCIAZIONI

Proseguono positivamente le iniziative di avvicinamento e condivisione degli obiettivi fra le varie realtà associative presenti nei nostri scali, al fine di dare maggiore spessore e capacità di incidere alle posizioni dell'utenza portuale, rispetto ai grandi temi della portualità toscana.

Da sottolineare, l'ottimo rapporto che abbiamo con Spedimar che, d'altronde, ha un carattere tradizionale, avendo spesso avuto ampie condivisioni di obiettivi e di posizioni, rispetto ai vari contesti che caratterizzano il porto di Livorno e non solo. Il rapporto tra la **Presidente Dari** ed il sottoscritto è improntato, da sempre, al massimo rispetto reciproco e caratterizzato da frequenti scambi di informazioni ed opinioni, in modo da poter valutare conseguenti strategie comuni, in un quadro di sempre maggiore collaborazione. A tal proposito, le "Governance" delle due associazioni stanno valutando progetti di comuni e stabili strategie per qualificare maggiormente la capacità di incidere nelle decisioni che riguardano la portualità toscana.

Inoltre, Asamar da qualche anno ha instaurato un rapporto di aggregazione con **l'Associazione degli Industriali** che, proprio in questo periodo, sta vivendo un momento di definitiva verifica. Gli scenari che caratterizzano il presente non consentono, al momento, di poter confermare immediatamente tutta la positività di questa scelta, che quindi potremo valutare anche in questa sede, ferme restando le prerogative del Consiglio Direttivo. Lo scopo è sempre stato quello di ricercare insieme adeguate motivazioni ed un'opportuna comunanza di vedute che possano far meglio comprendere i motivi di un avvicinamento che, per quanto riguarda Asamar, ha avuto, in passato, senz'altro una sua utilità.

ATTUALI CRITICITA' DELLO SCALO LIVORNESE

Ci preme, infine, sottolineare quella che sembra la maggiore criticità del momento all'interno dello scalo livornese e, cioè, **la fornitura di acqua alle navi, il servizio idrico.**

Com'è noto, vi è stato un avvicendamento nella concessione che è stata assegnata ad ASA. Asamar ha costantemente seguito la vicenda, pur da una posizione di indifferenza, rispetto alle scelte che competono esclusivamente all'autorità di sistema, allora autorità portuale.

Le maggiori preoccupazioni riguardano l'ormai conclamata stagione estiva con l'arrivo di navi da crociera che, tradizionalmente, richiedono ingenti quantitativi di acqua. **Le strutture di ASA e/o degli enti a cui la stessa veicola le consegne, non paiono adeguati alle esigenze che il tipo di traffico indicato, richiede.** Ed anche l'aumento dei punti di erogazione da banchina non può sopperire a questo picco di richieste, con la conseguenza che determinati navi hanno preferito, costrette dalla situazione, procedere ad una rinuncia della richiesta, a favore di altri porti.

Abbiamo avuto incontri con il concessionario e continui scambi per vari motivi, presente la direzione dell'Autorità Portuale competente. Infine, visto il perdurare della situazione, ci si è determinati nel chiedere un appuntamento direttamente all'Ing. Corsini. Anche su questo urgentissimo tema, la segreteria provvederà ad informare gli associati delle novità che emergeranno.

SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE

Da questo punto di vista, come potete notare leggendo i dati del bilancio consuntivo del 2016, la situazione economico-finanziaria della nostra Associazione è solida e positiva.

Non tragga in inganno, comunque, l'importante saldo attivo fatto registrare dal bilancio consuntivo del 2016, in quanto frutto del riversamento in esso del Fondo Accantonamento Oneri, a suo tempo opportunamente costituito, con entrate contributive di quegli anni, per motivi di ordine contingente, oggi non più presenti. Del resto, tolto questo riversamento, l'attività economico finanziaria di Asamar avrebbe comunque fatto registrare un importante risultato positivo, pari a circa 15.000,00 euro, frutto di un'accurata politica di spesa e di un flusso costante di contributi associativi, il cui merito spetta a voi, cari colleghi che, in questo modo,

testimoniate con la solita serietà e puntualità la condivisione del giusto spirito associativo.

Questo mio saluto si conclude con un sincero ringraziamento a tutti gli amici del Consiglio Direttivo.

E' con grande affetto che ringrazio inoltre i due Vicepresidenti Giuseppe Parziale e Fabio Selmi, nonché il Past President Dr.ssa Laura Miele, che mi consentono spesso di alleggerire il mandato di Presidente, molto impegnativo sebbene ricco di soddisfazioni e prestigio. E' un onore, per me, essere su questo seggio.

Un ringraziamento anche al personale di segreteria.

Lascio la parola, adesso, al Segretario che, brevemente, concluderà con una sommaria disamina la descrizione della situazione patrimoniale del bilancio 2016 e del preventivo per il 2017, per poi passare al voto su tali documenti.

Grazie a tutti dell'ascolto

IL PRESIDENTE
SIG. ENRICO BONISTALLI