

Ringrazio sentitamente tutte le Autorità che sono intervenute a questo nostro evento onorandoci con la loro presenza così come un grazie di cuore va ad ognuno di voi per la graditissima partecipazione.

E' un grande piacere per me avervi qui.

Per l'Asamar questo convegno 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.

E i cambiamenti in atto sono davvero molti e non mi riferisco solo al gigantismo navale, alla crisi dei noli, alle concentrazioni che produrranno di qui a pochi anni un assetto del tutto nuovo del mercato dei container.

Ma ...mi riferisco anche a quanto potrà accadere, e forse sta già accadendo nel nostro paese, che da ipotetica piattaforma sul Mediterraneo, quale era indicato, potrebbe sperimentare il rischio di una emarginazione dalle grandi correnti di traffico. Se effettivamente il trend in atto di progressiva ma inesorabile sostituzione della flotta esistente con navi giganti troverà conferma, inevitabilmente i porti italiani subiranno le conseguenze di una emarginazione dalle grandi rotte, specie da quelle in provenienza dal Far East.

Oggi inoltre viviamo una situazione delicatissima, poiché è in atto una crisi geo-politica, economica e sociale che probabilmente non ha precedenti. Questo quadro di oggettiva difficoltà, purtroppo, tende ad esasperarsi nel mondo dello *shipping* che sta sperimentando una delle più prolungate e

terribili recessioni dal dopoguerra ad oggi: le previsioni sul futuro, anche quello prossimo, rischiano di essere veramente aleatorie.

La sottovalutazione di tali criticità e l'inerzia sarebbero gravi errori, qualora si ritenesse che i problemi, come spesso è accaduto in passato, possano trovare comunque una soluzione. Ma non è così.

Per troppi anni ci siamo cullati nel mito della legge 84 del 1994, una legge certo positiva che ha prodotto cambiamenti essenziali ed a quel tempo epocali. Ma sono passati 22 anni che sono secoli per un mondo che ha visto le rapidissime trasformazioni della globalizzazione, che continua ad evolversi purtroppo sotto la spinta di instabilità geo-politiche (basti pensare ad un Mediterraneo sempre più stretto anche per le rotte del turismo via mare) e di instabilità economiche che puntualmente stanno smentendo, una dopo l'altra, le previsioni di crescita e di affermazione di nuove potenze economiche.

La nuova riforma, a mio parere, rimette al centro i temi della competitività del comparto portuale e della logistica. Ora spetta a tutti noi trasformarla in uno strumento efficace per il rilancio della portualità italiana.

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.

Direte che sono troppo ottimista?

No. Tutt'altro, sono realista e pur prendendo atto che i Comitati di Gestione saranno composti da membri in rappresentanza delle Istituzioni, in quanto l'attuale sistema di co-gestione tra pubblico e privato deve essere superato, auspico che tali rappresentanti siano soggetti di comprovata esperienza e qualificazione professionale nei settori dell'economia, dei trasporti e portuale, come previsto appunto dall'attuale provvedimento.

Diviene quindi 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.

Riteniamo inoltre auspicabile la presenza, nel Tavolo Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale che verrà istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, delle Associazioni nazionali del cluster marittimo, al fine di valorizzare il confronto con gli operatori che ogni giorno lavorano per la crescita e lo sviluppo dei porti italiani e dei loro traffici.

Desidero brevemente soffermarmi anche sul tema delle nomine ovvero su coloro che saranno chiamati a presiedere le nuove Autorità Portuali: non commettiamo errori.

La portualità italiana non se lo può assolutamente permettere.

Noi non solo speriamo ma siamo convinti che il Governo, il Ministro dei Trasporti e le Regioni si rendano pienamente conto della strategicità delle scelte che saranno compiute.

Dicevamo che in Toscana (ed è un vero peccato che ne sia esclusa Marina di Carrara destinata a gemellarsi con La Spezia) sta nascendo il primo sistema dei porti e della logistica. Tale sistema andrà costruito sulle sinergie ricercando le naturali complementarietà fra i due principali porti che lo compongono per esaltarne le precipue potenzialità.

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.

Il porto di Livorno deve diventare una delle più importanti realtà del panorama nazionale, europeo ed internazionale rilanciando così una sfida globale.

(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 uno dei Leader mondiali 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.

Inoltre per il territorio e per il porto di Piombino è stata e lo sarà per il futuro di fondamentale importanza e di assoluto rilievo economico la realtà industriale di "ArcelorMittal" che ha contribuito, malgrado la grave crisi subita da tutta la siderurgia, a tenere vivo il nostro porto sostenendo un'economia messa a dura prova dalla crisi.

Cito inoltre l'importanza per il porto di Piombino e per il territorio delle altre fondamentali Industrie limitrofe quali: Nuova Solmine, Tenaris Dalmine, Tioxide e Altair Chimica.

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 industriali ed 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.

La presenza del Presidente della Regione Toscana, Dottor Enrico Rossi, e quella del Dottor Ivano Russo, Consigliere del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ai quali vanno i miei più sentiti ringraziamenti, sono indicative di una grande

attenzione al tema oggi trattato e mi inducono a sperare in una governance di eccellenza e di interessanti prospettive.

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

Siamo consapevoli di essere chiamati ad un grande lavoro: dobbiamo lavorare in maniera sinergica per il rilancio dei porti della Toscana ed ognuno, nel proprio ruolo, dovrà mettere a profitto conoscenza e competenza per servire, con unità di intenti, l'interesse comune.

A tutti coloro che hanno accolto l'invito di Asamar rivolgo questa domanda: siamo pronti ad accettare questa sfida?

Come Presidente dell'ASAMAR, che è l'Associazione degli Agenti Marittimi di Livorno, la risposta è sicuramente sì: noi ci siamo e siamo pronti a fare la nostra parte.