LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

ASSOPORTI 2022

MARITIME SOLUTIONS
since 1895

NERI
1895

WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH
TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS

ZAKI.IT

SOMMARIO

5 Assoporti, quando l'unità fa davvero la forza

7 I porti? Alla presidenza del Consiglio dei Ministri

9 Verso una forza innovativa ascoltata anche in Europa

11 Assoporti, interlocutore costante e sempre impegnato

13 Le ultime novità. *Collaborazione con SRM per analisi dati*

18 Save the Date Assemblea Pubblica Assoporti – *22 giugno 2022*

LA GAZZETTA MARITTIMA
Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 35 del 4 Maggio 2022 - P.I. 45%

Assoporti, davvero avanti tutta!

Dedicare, come stiamo facendo, uno dei nostri Quaderni monografici all'Assoporti è - specialmente di questi tempi - insieme una sfida e un'incognita. Una sfida perché l'Italia sta attraversando uno dei momenti più difficili della sua storia dal dopoguerra del secondo conflitto mondiale: un'incognita per le ragioni che ne derivano. Lapidariamente: crisi energetica europea, crisi economica derivata, inflazione alle stelle, governo costantemente traballante, approssimarsi di nuove elezioni che insieme ai referendum hanno visto acuirsi la fibrillazione della politica…

Sono tutti temi che, volendo o no, influiscono sulla logistica non solo nazionale: e sembrano per alcuni versi riguardare un paese diverso da quello che giornalmente registriamo. Un paese che lavora, che in alcuni settori annaspa ma non si da per vinto, e che in altri conferma la forte volontà di essere non a rimorchio ma protagonista. Tutti piangono: ma alcuni dei nostri porti sono oggi considerati tra i migliori d'Europa, alcuni dei nostri imprenditori - armatori, industriali, terminalisti - sono anch'essi portatori di risultati che non solo incidono sul PIL, ma anche sulla considerazione internazionale. L'Italia come "ventre molle" dell'Europa è stato a lungo un luogo comune diffuso: oggi bene o male ci fustighiamo spesso a torto, dimenticando che siamo tra i primi paesi industriali al mondo, che siamo i quarti esportatori assoluti in Europa, che abbiamo un tessuto imprenditoriale variegato ma che non s'arrende nel suo complesso, malgrado i tempi e le difficoltà.

*

Torniamo ai porti: dalla riforma del 1994 ne è passata d'acqua sotto le banchine e alcune delle promesse di partenza non sono state ancora mantenute. Ma non si può dire che le responsabilità siano dei porti: dove anzi si è lavorato e si lavora qualche volta anche con alcuni eccessi di autonomia creativa, ma comunque si lavora. E lo si vede anche dalla risposta in progetti concreti che sta avendo il PNRR: non solo centinaia di pagine di pianificazione, ma anche gare, appalti, opere che stanno nascendo. Poi, pochissimi sono rimasti indietro: e anche loro non certo per mancanza di buona volontà. Come dice nell'intervista che riportiamo nelle pagine che

seguono il presidente di Assoporti, stiamo ancora lottando con una pletora di norme superate e dannose, in un quadro da altri descritto come "una vocazione al martirio" di presidenti e dirigenti. Fateci caso: nell'intervista, Rodolfo Giampieri conclude ricordando che per il solo controllo delle merci che transitano nei porti oggi occorrono oltre 170 processi amministrativi in capo a quasi una ventina di enti diversi. Come si faccia a lavorare con questi intoppi, ce lo chiediamo da anni. Eppure si lavora, e nemmeno male. Molti dei nostri sistemi portuali hanno tenuto botta anche alla pandemia e stanno (o meglio: stavano, prima della guerra) rilanciando.

*

Proviamo allora a fare qualche distinguo sul compito che Assoporti si è dato dalla nascita ad oggi. Un compito che poteva sembrare ovvio: portare ai governi nazionali una voce comune e coordinata dell'intero sistema portale nazionale, per far sì che ne derivasse una politica logistico-portuale funzionale al Paese, possibilmente senza lotte suicide tra scali, in un quadro compreso nel grande progetto europeo delle reti integrate tra mare, strade, ferrovie e - perché no - anche cargo aereo. Non sembrava un compito impossibile. Solo che per aver successo nel suggerire occorre anche che i suggerimenti vengano ascoltati e possibilmente accolti: o almeno sottoposti a verifica. Su molti casi invece è sembrato che si procedesse su un binario morto: molta attenzione formale, quasi nessuna sui fatti. Qui non è il caso di mettere la prua addosso alla politica, che certo in questi anni ha avuto altre e altrettanto importanti rogne da combattere: ma i fatti sono fatti e la sinecura nei confronti della portualtà italiana ha generato in alcuni periodi veri disastri. Lo dico io e me ne assumo le responsabilità: come mi assumo la responsabilità di ricordare che questa sinecura ha prodotto anche all'interno del sistema portuale una diaspora, con una specie di "liberi tutti" che ha portato a episodi di concorrenza quasi fratricida tra scali. Sappiamo tutti di che cosa parlo. Solo passato? Me lo auguro.

*

Veniamo all'oggi. Il sistema dei sistemi è stato in parte aggiornato, una riformina ha ritoccato a metà quello che doveva essere ammodernato delle riforma 84/94 - meglio di niente, comunque - e Assoporti si è dotata di uno staff di vertice a tempo pieno, cosa che non esisteva prima con le ovvie limitazioni per i poveri presidenti a doppio servizio. Solo maquillage? Non sembra: e comunque ci auguriamo di no. La visione oggi è chiara: l'Italia è un paese geograficamente difficile per la logistica via terra, mentre ha i vantaggi di un allungamento sul mare che favorisce le autostrade marittime, ovviamente integrate poi via terra. I Marebonus sono stati un primo riconoscimento a questo sistema, che ha importanti riflessi anche sul piano dell'ambiente e della salute. Chiaro che perché il Marebonus funzioni al meglio occorre fare anche altro: risolvere il problema dell'"ultimo miglio" che condiziona tanti porti, collegare i sistemi portuali al sistema ferroviario cargo ammodernato e davvero funzionale all'oggi (le gallerie nell'Appennino che non fanno transitare i container sono solo un dettaglio), fornire i porti di sistemi informatici davvero attuali e collegarli non solo tra loro ma anche alla rete nazionale delle varie istituzioni (per far colloquiare tra loro su internet le Capitanerie c'è voluta una generazione o quasi). E via avanti così, a discrezione, compreso il grande progetto dei porti autosufficienti nell'energia.

Tutto questo, per chiudere la mia pappardella, fa parte dei compiti di Assoporti: ed è molto chiaro sia al suo presidente, sia a quei suoi vertici che lavorano oggi in commissioni specifiche, con obiettivi finalmente delineati e (speriamo) con orecchie a Roma disposte ad ascoltare. Siamo a posto? Mi piacerebbe poterlo credere: e poter credere che non ci siano più resistenze interne al sistema dei sistemi portuali, con velleità più o meno dissimulate di fare di testa propria "malgrado". Speriamo che si vada davvero in avanti: avanti tutta se possibile, e non come il vecchio e sarcastico detto marinaro dell'"avanti piano, quasi indietro". Auguri.

Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA A RODOLFO GIAMPIERI

Assoporti, quando l'unità fa davvero la forza

Il dottor Rodolfo Giampieri è l'attuale presidente di Assoporti, primo ad avere mandato pieno in un precedente quadro di presidenti a…mezzo servizio con una propria AdSP. Ecco la nostra intervista:

Rodolfo Giampieri

Vorrei partire da una doverosa premessa considerato il conflitto armato in atto tra Russia e Ucraina che desidero stigmatizzare in quanto ritengo terribile sotto tutti i punti di vista. L'auspicio è che si giunga presto ad un cessate il fuoco per il bene delle popolazioni coinvolte e per il bene dell'Europa e del mondo intero.

Assoporti sta tornando ad essere un asset importante per lo sviluppo della portualità: quali i principali punti su cui state lavorando?

Ritornando sulla Sua domanda; in questo contesto mondiale in continua trasformazione, la portualità deve assumersi nuove responsabilità per un rilancio sostenibile del settore. Quindi, ritengo che la voce di Assoporti come rappresentanza unitaria dei porti italiani sia molto importante per fare sintesi sui tanti temi riguardanti la portualità.

L'impostazione strategica dell'Associazione parte da un forte coinvolgimento dei presidenti e si traduce nella presenza in alcuni gruppi di lavoro specifici con le AdSP. Al contempo, abbiamo già indicato diversi presidenti in seno ai gruppi di lavoro istituiti a livello ministeriale. Infine, un altro grande tema riguarda il rinnovato rapporto con il cluster con cui stiamo lavorando quotidianamente per proporre e ricevere utili suggerimenti e necessità del comparto. Praticamente posso dire che ci rivolgiamo alle istituzioni, alla politica, al cluster e alle parti sociali. Anche perché come abbiamo detto in altre occasioni, il mondo sta cambiando e quindi questo cambiamento va affrontato, nei limiti del possibile, con la condivisione.

Quali sono i temi del PNRR che Assoporti ha messo in primo piano nella tempistica?

Per quanto riguarda i fondi del PNRR e del fondo complementare, ritengo che in termini di progettualità siano in linea con le nuove grandi sfide del Paese e direi anche del mondo intero: sostenibilità economia, sociale e ambientale, transizione digitale e inclusione. Queste sono tutte trasformazioni che stanno portando ad un profondo cambiamento anche del mondo del lavoro con l'introduzione di nuove professionalità per giovani e per il mondo del lavoro femminile.

La transizione verde di cui si parla molto è necessaria in quanto ci sono delle previsioni normative di riduzione delle emissioni, ad esempio. Infatti, è necessario intervenire anche su tutti quegli aspetti che hanno forti impatti sulle città, visto che i porti ne sono parte integrante. Ciò in ragione della necessità che tutte le opere siano accettate dai territori, perché un porto non può svilupparsi in contrasto con le comunità locali. Mi sembra che si vada nella direzione giusta per garantire una portualità green, necessaria se vogliamo che l'Economia del Mare sia al passo con la necessità di salvaguardare e tutelare le risorse del pianeta.

In relazione alla tempistica, sappiamo bene che il tutto dovrà essere a buon punto entro il 2026 e questo ci pone di fronte all'obiettiva necessità di una riforma di semplificazione complessiva della normativa che regola la realizzazione delle opere.

Il sistema dei sistemi, che dovrebbe essere davvero funzionale e funzionante, pecca ad oggi di spinte autonomiste che spesso sono sollecitate - o addirittura pretese - dai territori. C'è finalmente una reale consapevolezza della necessità di operare tutti per uno e uno per tutti?

Abbiamo sentito recentemente questa provocazione: l'Italia è una Repubblica

fondata sull'economia marittima, ma non lo sa. Una provocazione che fotografa lo sviluppo del settore logistico e portuale del nostro Paese all'interno dello scenario Mediterraneo, ma anche globale, nella logica del post Covid-19.
Ma sono i numeri che contano. La portualità del nostro Paese vede ogni anno un valore complessivo di 250 miliardi di interscambio marittimo, in import-export. Si sta rafforzando sempre più il fenomeno del re-shoring oppure del near-shoring, ovvero l'avvicinamento dei luoghi di produzione ai luoghi di consumo. Tutto questo può prevedere "con una visione un po' ampia" uno spazio di crescita per tutti i porti dal Nord al Sud, e soprattutto per i porti del Mezzogiorno che sono centrali nel Mediterraneo.

Le prossime sfide della portualità, come le vede?

Le sfide future per portualità e logistica, come fattori di attrattività del Paese, passano attraverso l'innovazione, e vedono tra i principali assi strategici: transizione energetica, sostenibilità, digitalizzazione e automazione. Tutti questi sono modi per migliorare il lavoro delle persone e rendere efficiente la filiera della logistica, sempre di più fondamentale per l'economica mondiale.
Infatti, le sfide a cui guarda la portualità sono quelle del porto del futuro, un potente polo di sviluppo e di connettività con il mondo, non più concepito solamente come luogo di transito della merce, ma anche, ad esempio, come hub energetico. Il cui sviluppo deve avvenire nell'ambito dell'integrazione tra mondo del lavoro e della formazione (universitaria di alta specializzazione) - Promotore di innovazione, Incubatori e Start up, come già avviene nei porti Nord-europei. Fondamentale sarà anche lo sviluppo delle ZES e ZLS che impongono di lavorare come sistema, e che vanno sviluppate strategicamente nel minor tempo possibile perché le intuizioni utili e geniali devono prendere corpo subito.

Tra i problemi che tutti i porti stanno affrontando c'è quello, non certo secondario, del costo dell'energia: quando le stesse richieste dell'UE sono di incentivare il "cold ironing" che però viene ancora oggi alimentato da centrali troppo spesso non "green". Assoporti intende spingere su un reale piano di porti non solo consumatori ma anche produttori di energia ? E come?

Le fragilità della globalizzazione emerse con la pandemia hanno ancora di più evidenziato come i porti e i nodi intermodali di collegamento devono essere in grado di gestire efficacemente volumi sempre maggiori in un lasso di tempo limitato, per evitare di generare costosi e inefficienti colli di bottiglia lungo la catena della logistica. Il fenomeno del gigantismo navale, comune a tutte le tipologie di naviglio anche se particolarmente spinto nel segmento dei container, richiede che i porti siano sempre più digitali, sostenibili e connessi per poter gestire maggiori volumi di carico. Questi requisiti evidenziano la complessità dell'infrastruttura portuale odierna e ne determinano la competitività, soprattutto anche in funzione dell'intermodalità.
A favore dei porti sono previsti quasi 4 miliardi di fondi, tutto compreso: potenziamento e digitalizzazione dei porti, cold-ironing, efficientamento energetico, ultimo miglio ferroviario. Per quanto riguarda il cold-ironing e la crisi energetica in atto, ritengo si debba fare una riflessione profonda al fine di evitare che si sposti la problematica del green dalla banchina altrove. Direi anche che ci sia la necessità di prevedere una transizione verde globale per evitare i fenomeni di dumping. Occorre, infine, una visione politico-strategica complessiva sull'energia, poiché per le materie prime così importanti, le percentuali di dipendenza non possono dividersi tra pochi fornitori. Ciò in ragione del fatto che si crea una pericolosa distorsione e sudditanza nel mercato come quello che stiamo vedendo in questo periodo su gas e energia elettrica.

Nella commissione che Assoporti ha costituito per pianificare lo sviluppo del sistema è entrato anche il presidente del sistema della Sicilia Occidentale, che a suo tempo era uscito polemicamente dall'associazione.

Di fatto, rappresentando le AdSP, Assoporti ne interpreta la mission, che si può sintetizzare in una visione strategica generale e la sintesi degli interessi diversi che si intrecciano nei porti.
L'unico grande obiettivo da perseguire è lo sviluppo sociale ed economico dei territori.
Stiamo lavorando insieme per un rilancio responsabile di un comparto essenziale per il Paese. E di questo siamo tutti consapevoli. Insieme siamo tutti più forti.

Da più parti, e in diversi periodi, si è sollecitato il parlamento perché ripristini un Ministero del Mare, com'era nel passato (della Marina Mercantile) e come esiste nei principali paesi del mondo. Cosa ne pensa di questa proposta?

Che ci sia necessità di una razionalizzazione dei compiti di regolazione, indirizzo e vigilanza sulle attività delle AdSP, lo diciamo da tempo. Fa parte della necessaria e non rinviabile semplificazione che non è un desiderio di non essere soggetti a giusti controlli oppure alle norme. Certamente per fare le opere e dare le risposte in tempo al mercato in evoluzione è indispensabile per le AdSP che ci sia un soggetto unico di riferimento. Non so se questo si traduce necessariamente in un Ministero dedicato. Quello che è certo è che servono norme chiare e complessive che diano ad un unico soggetto i compiti di regolazione, indirizzo e vigilanza delle attività portuali per evitare confusione, sovrapposizione e rallentamenti in un mondo, e un mercato, che è in movimento e necessita di risposte rapide.
Le faccio un esempio: Per i controlli merce sono necessari 177 procedimenti amministrativi in capo a 17 diverse pubbliche amministrazioni che si traducono in una perdita di 20mila ore di lavoro all'anno e di circa 30 miliardi di euro l'anno.
Esiste quindi un enorme potenziale nell'applicazione tecnologica alla logistica portuale italiana, che potrebbe avere impatti significativi sull'efficienza delle procedure e sui tempi.

NOSTRA INTERVISTA A ZENO D'AGOSTINO

I porti? Alla presidenza del Consiglio dei Ministri

Zeno D'Agostino, presidente "storico" del Mare Adriatico Orientale a Trieste e capostipite dei past presidents di Assoporti, ha così risposto alle nostre domande sul grande tema dello sviluppo dell'associazione e del sistema nazionale.

Assoporti è nata con il riconoscimento, da parte del Governo nazionale, di interlocutore ma anche consulente privilegiato in materia: durante il suo mandato, l'obiettivo è stato raggiunto?
Durante il mio mandato, anni in cui era ministro Graziano Delrio, si sono chiuse importanti azioni ministeriali e governative nel coinvolgimento e nel presidio della materia portuale, tra questi appunto il ruolo importante di Assoporti come soggetto di riferimento. Assoporti è stata fondamentale ad esempio per il suo supporto dal punto di vista tecnico nella gestione dell'allora neonata Conferenza dei presidenti. Ricordo più in generale che c'è sempre stata una interlocuzione diretta con il ministro e il suo staff, proseguita poi con Toninelli, anche se dopo qualche tempo ho lasciato le redini dell'associazione.
Il "sistema dei sistemi" portuali italiani è costantemente sotto attacco da Bruxelles, che intende imporre regole privatistiche, calibrate sulle realtà del Nord Europa: Assoporti ha avuto sul tema voce in capitolo?
Per quanto riguarda la questione della fiscalità e del contenzioso aperto da Bruxelles, tutto si è svolto con presidenze successive alla mia. Ma va comunque sottolineato il ruolo che Assoporti ha avuto nei confronti del governo, di chi agiva e agisce relativamente a questa tematica, sia sotto il Ministero di Paola De Micheli, che l'attuale. Assoporti è sempre stata coinvolta ed è sempre stata parte importante, tant'è che anche l'azione di contenzioso partita dalle singole Autorità e da Assoporti stessa è stata comunque gestita insieme al ministro di riferimento.

Zeno D'Agostino

Da tempo si chiede, sia dalle associazioni imprenditoriali che dalla politica locale, la ricostituzione di un Ministero del Mare come in Francia. Esigenza sentita anche durante il vostro mandato?
Sul tema del Ministero di riferimento ho delle perplessità, perché ritengo che aggiungerne uno ulteriore a quelle che sono le tematiche attuali non vada che ad aumentare la polverizzazione di competenze, di poteri ed autonomie dei singoli soggetti istituzionali. Credo invece che la gestione del mondo marittimo-portuale debba essere presidiata direttamente dalla Presidenza del Consiglio. Penso a un soggetto prescelto dalla Presidenza, con il potere insindacabile di gestire tutte le tematiche trasversali che coinvolgono la portualità e il mondo marittimo in generale. Se il ragionamento sul Ministero significa questo, io sono totalmente d'accordo, perché non ha senso mantenere tutta una serie di competenze su vari Ministeri che alla fine non riescono mai a trovare una sintesi politico-strategica e operativa e anche normativa.
Già da anni il comparto logistico nazionale è affollato di associazioni spesso doppie sullo stesso settore, che sembrano a volte nascondere feudi più o meno personali. È solo una lecita espressione della libertà di scelta? E come incide nella operatività concreta dei porti e di Assoporti?
L'associazionismo è sempre uno specchio di quello che avviene all'interno del settore: spaccature o doppie associazioni sono frutto di quello che accade dentro il mercato. Il tema secondo me non va affrontato dal punto di vista della liceità o del senso o meno di queste associazioni. Bisogna capire se questo è un fenomeno positivo o negativo, se in qualche modo è creato da distorsioni e quale deve essere il ruolo del pubblico nell'andare eventualmente ad agire nei confronti di queste distorsioni. Questo bilateralismo dal punto di vista associativo, significa che si stanno creando concentrazioni di potere all'interno del settore, e quindi è più importante capire se queste concentrazioni fanno il bene o il male del nostro settore. In quest'ottica, più che andare a vedere come incidono queste associazioni sull'operato di Assoporti, andrebbe invece valutato come incidono queste concentrazioni di potere nei confronti appunto dell'azienda pubblica che noi esprimia-

mo come singola AdSP. Serve ragionare in termini di evoluzione del mercato, non andando a vedere gli effetti, ma piuttosto le reali cause che portano a queste concentrazione associazionistiche.

Quali sono a suo parere i punti di forza e di debolezza dell'associazione, sia ieri che oggi?

Assoporti è un soggetto centrale di riferimento e cerca di determinare una sintesi per tutti gli associati. Quando abbiamo un problema come singola AdSP troviamo sempre una risposta e un supporto importante anche nel dialogo con il Governo. Questo è il punto di forza principale. Mentre il principale punto di debolezza a mio avviso è legato ai limiti di capacità economico finanziaria di cui soffriamo sempre di più, specie dopo la pandemia, sia all'interno di Assoporti, sia come singole AdSP. In altri paesi europei la situazione è molto diversa e le associazioni di settore sono rappresentate da enti veri e propri, tutelati e supportati dalla Stato, come dimostra ad esempio, la realtà di Puertos del Estado in Spagna. Questo è il modello gestionale di cui abbiamo bisogno e che Assoporti è in grado di portare avanti. E proprio su questo tema varrebbe la pena fare un ragionamento in più insieme al Governo e al Ministero.

NOTRA INTERVISTA ALL'EX PRESIDENTE PASQUALINO MONTI

Verso una forza innovativa ascoltata anche in Europa

Presidente, Assoporti è nata con il riconoscimento, da parte del Governo nazionale, di interlocutore ma anche consulente privilegiato in materia: durante il suo mandato, l'obiettivo è stato raggiunto?
Ritengo che durante il mio mandato l'obiettivo sia stato raggiunto. Da presidente dell'Autorità di Civitavecchia e di Assoporti ricordo di aver vissuto la genesi della legge di riforma prima con il ministro Maurizio Lupi, al tavolo che disegnava il "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica". Successivamente con Graziano Delrio e, sebbene lui avesse il suo staff, ho cercato di contribuire ugualmente da presidente dell'Associazione. C'erano colleghi con personalità spiccate, alcuni provenienti da ruoli apicali nella pubblica amministrazione e di quel gruppo siamo rimasti in pochi nell'ondata post-riforma: riuscimmo a fare sintesi - non senza difficoltà - nonostante fossimo persone dalla sensibilità e dalle opinioni difformi rispetto alla portualità nazionale e al suo nuovo disegno strategico. Ne uscì un documento congiunto di cui vado orgoglioso che portò il riconoscimento da parte del Ministero della funzione di Assoporti: non ottenemmo tutto quello che avremmo voluto ma quantomeno una norma precisa riconosceva l'Associazione come interlocutore privilegiato per il Ministero. Come è ancora oggi, al netto di un'autonomia delle autorità sicuramente calata rispetto al passato.
Il "sistema dei sistemi" portuali italiani è costantemente sotto attacco da Bruxelles, che intende imporre regole privatistiche, calibrate sulle realtà del Nord Europa: Assoporti ha avuto sul tema voce in capitolo?

Pasqualino Monti

Assoporti ha sempre svolto il suo ruolo e continua a farlo. Non ho fatto parte dell'Associazione in un determinato periodo storico, quello che corrisponde all'entrata a gamba tesa di Bruxelles nel nostro meccanismo normativo che regola i sistemi e le attività portuali. Al di là di sensibilità diverse che esistono, al nostro interno lavoriamo e ci confrontiamo su quale debba essere la natura giuridica ed il ruolo futuro delle nostre autority, per trovare una soluzione normativa da proporre. Magari non adesso, viste le attuali urgenze, ma nel 2023, quando si insedierà un nuovo parlamento che sarà chiamato a compiere delle scelte di campo. Nel fornire un contributo è opportuno che l'Associazione dia un'idea di compattezza.
Da tempo si chiede, sia dalle associazioni imprenditoriali che dalla politica locale, la ricostituzione di un Ministero del Mare come in Francia. Esigenza sentita anche durante il vostro mandato?
C'è chi dice che servirebbe un dipartimento dedicato alla portualità presso la Presidenza del Consiglio e chi parla di un Ministero del Mare. Io penso semplicemente che le autorità dovrebbero avere il ruolo specifico che già hanno e che è estremamente importante, un compito che però dovrebbero poter svolgere con una maggiore autonomia rispetto a quella attuale. Servirebbe anche una buona dose di semplificazione per consentire alle authority di agire in maniera più incisiva magari in un apparato nazionale con un numero ulteriormente ridotto di sistemi portuali.
Già da anni il comparto logistico nazionale è affollato di associazioni spesso doppie sullo stesso settore, che sembrano a volte nascondere feudi più o meno personali. È solo una lecita espressione della libertà di scelta? E come incide nella operatività concreta dei porti e di Assoporti?
Non mi permetto di entrare nel merito delle scelte, le associazioni sono tutte importanti e meritano tutte rispetto. Pur comprendendo che gli interessi al tavolo sono differenti e che se soddisfi una parte non riesci a farlo con l'altra, credo che ci debba essere una sorta di federazione. Una federazione sarebbe importante perché al centro le divisioni del cluster si avvertono e indeboliscono l'intero settore marittimo. Oggi più che mai il Paese avrebbe bisogno di un messaggio il più possibile univoco, nonostante si sia tutti portatori di interessi differenti: un messaggio inequivocabile al governo attuale e a quelli che verranno sarebbe auspicabile per rafforzare la funzione dello ship-

ping e far comprendere quanto il nostro ambito marittimo-portuale sia fondamentale per l'economia del Paese.

Quali a suo parere i punti di forza e di debolezza dell'associazione, sia ieri che oggi?

I punti di forza sono descritti nella legge e ben definiscono un ruolo che può dare ad Assoporti la possibilità di esprimersi in un modo convinto, forte e deciso. Il punto di debolezza riguarda il fatto che si tratta di un'associazione di enti pubblici con la necessità di adeguare la propria struttura per renderla più forte a livello centrale, magari ispirandosi al modello spagnolo. L'Associazione avrebbe così la possibilità di operare in termini diversi rispetto a quelli di oggi, in un sistema completamente modernizzato, rispondente alle esigenze del mercato, più rapido, con professionalità adeguate - oltre a quelle presenti - e maggiori in termini numerici; che sappia fare sana lobby in Europa e che sia capace di dire la sua nelle commissioni e in Parlamento. Una forza innovativa, una marcia in più.

NOSTRA INTERVISTA ALL'EX PRESIDENTE DANIELE ROSSI

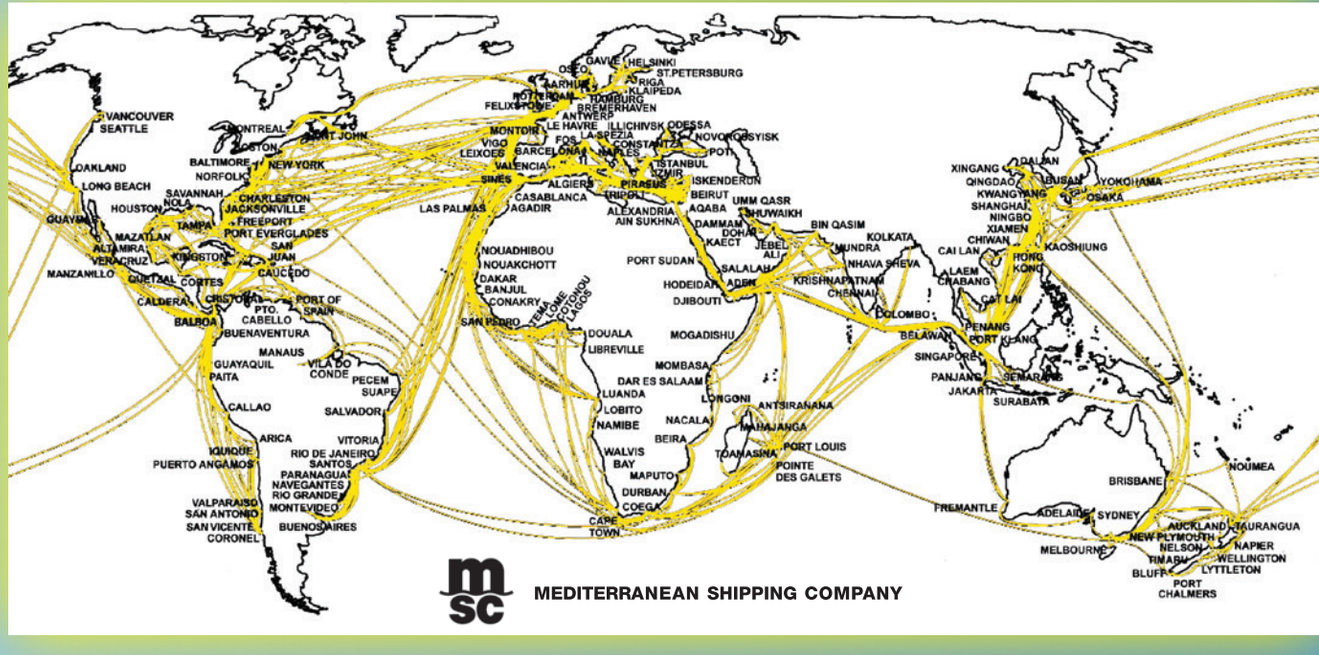
Assoporti, interlocutore costante e sempre impegnato

Assoporti è nata con il riconoscimento, da parte del Governo nazionale, di interlocutore ma anche consulente privilegiato in materia: durante il suo mandato, l'obiettivo è stato raggiunto?
Sicuramente Assoporti si è guadagnata nel tempo un ruolo, riconosciutole dal Governo nazionale, di Associazione rappresentativa della realtà portuale del Paese e di valido consulente sulle tematiche portuali nazionali. In continuità con il passato, dunque, anche durante il periodo della mia Presidenza, l'Associazione ha avuto modo di confermare questo suo tradizionale ruolo, fornendo al ministro di riferimento e ad altri soggetti sia pubblici che privati, contributi di indubbia valenza data la profonda conoscenza di cui l'Associazione dispone, della materia portuale e dell'importanza del settore marittimo portuale per l'economia italiana ed europea.
Il "sistema dei sistemi" portuali italiani è costantemente sotto attacco da Bruxelles, che intende imporre regole privatistiche, calibrate sulle realtà del Nord Europa: Assoporti ha avuto sul tema voce in capitolo?
Ritengo che Assoporti abbia avuto sul tema più che voce in capitolo. Ricordo che l'Associazione ha svolto il suo ruolo di rappresentanza del settore, facendosi portavoce nell'aprile del 2021 di quello che lei ha definito il "sistema dei sistemi", coordinando tutte le attività svolte per richiedere, tramite ricorso depositato presso il Tribunale dell'Unione Europea, l'annullamento della decisione della Commissione del 4 dicembre 2020, che imponeva all'Italia di modificare il regime fiscale applicabile alle AdSP.

Daniele Rossi

Senza tornare sui dettagli tecnici di quella vicenda Assoporti riaffermò in quella occasione, a nome di tutte le AdSP italiane, che la motivazione del ricorso era da ricercare nell'errata interpretazione della natura delle attività delle stesse AdSP.
Da tempo si chiede, sia dalle associazioni imprenditoriali che dalla politica locale, la ricostituzione di un Ministero del Mare come in Francia. Esigenza sentita anche durante il vostro mandato?
Ci sono da tempo associazioni e forze politiche che caldeggiano l'Istituzione di un "Ministero del Mare", e questa istanza è stata sentita da più parti anche durante il mio mandato. Credo che il senso di tale esigenza sia quello, al di là che si crei un nuovo Ministero od una qualche altra struttura "ad hoc", di avere un soggetto istituzionale che in questo Paese sia dedicato esclusivamente a questo settore, estremamente complesso.
Già da anni il comparto logistico nazionale è affollato di associazioni spesso doppie sullo stesso settore, che sembrano a volte nascondere feudi più o meno personali. È solo una lecita espressione della libertà di scelta? E come incide nella operatività concreta dei porti e di Assoporti?
È chiaro che se in uno stesso comparto nascono più associazioni è per rappresentare voci diverse e questo non si può negare che possa complicare, a volte, il raggiungimento di posizioni di sintesi, ma la libertà di esprimere attraverso altre associazioni differenti punti vita oltre ad essere un diritto che non si deve in alcun modo limitare, non ritengo abbia inciso sull'operatività di Assoporti in questi ultimi anni. La presenza di tante voci, può non semplificare ma di certo arricchisce il dibattito e contribuisce ad una visione più completa dei problemi in discussione.
L'unico limite è il rischio di non riuscire a dare all'esterno una giusta immagine del settore marittimo portuale e dell'importanza e del peso che questo settore ha nel nostro Paese, a causa di una eccessiva frammentazione di interessi e di realtà associative che li rappresentano.
Quali sono a suo parere i punti di forza e di debolezza dell'associazione, sia ieri che oggi?
Credo che la risposta a questa ultima domanda sia già insita nelle risposte precedenti: Assoporti trae la propria forza e si misura anche con i suoi limiti, esattamente nell'esercitare il suo ruolo di costante interlocutore della PA e degli operatori sui tanti temi sui quali si incentra la portualità italiana, dando sempre un contributo di sicuro valore ma non potendo essere per ognuno di questi il fattore di soluzione o il punto di sintesi di interessi tanto numerosi e differenti tra loro.

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO



LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

Le ultime novità

Collaborazione con SRM per analisi dati

La newsletter "Port Infographic" realizzata da Assoporti e SRM illustra lo scenario sul commercio marittimo e sulla portualità alla luce dei cambiamenti strutturali seguiti alla pandemia, con uno spaccato sul Mediterraneo e sul posizionamento dell'Italia.

Il trasporto marittimo mondiale in termini di tonnellaggio nel 2021 è cresciuto del 3,9% riuscendo a recuperare i valori del 2019 e le stime per il 2022 sono di ulteriore aumento, pari al +3,4%. I dati riflettono l'andamento del commercio internazionale che ha visto, a partire dalla seconda metà del 2020, un'impennata della domanda di beni per favorire il benessere domestico, dettata dai *lockdown*, dallo *smartworking* e dalla didattica a distanza; gli acquisti si sono concentrati prevalentemente su prodotti tecnologici come pc, smartphone ed elettronica in generale di cui l'Asia è grande realizzatrice, contribuendo così a riempire le navi in partenza dall'Estremo Oriente.

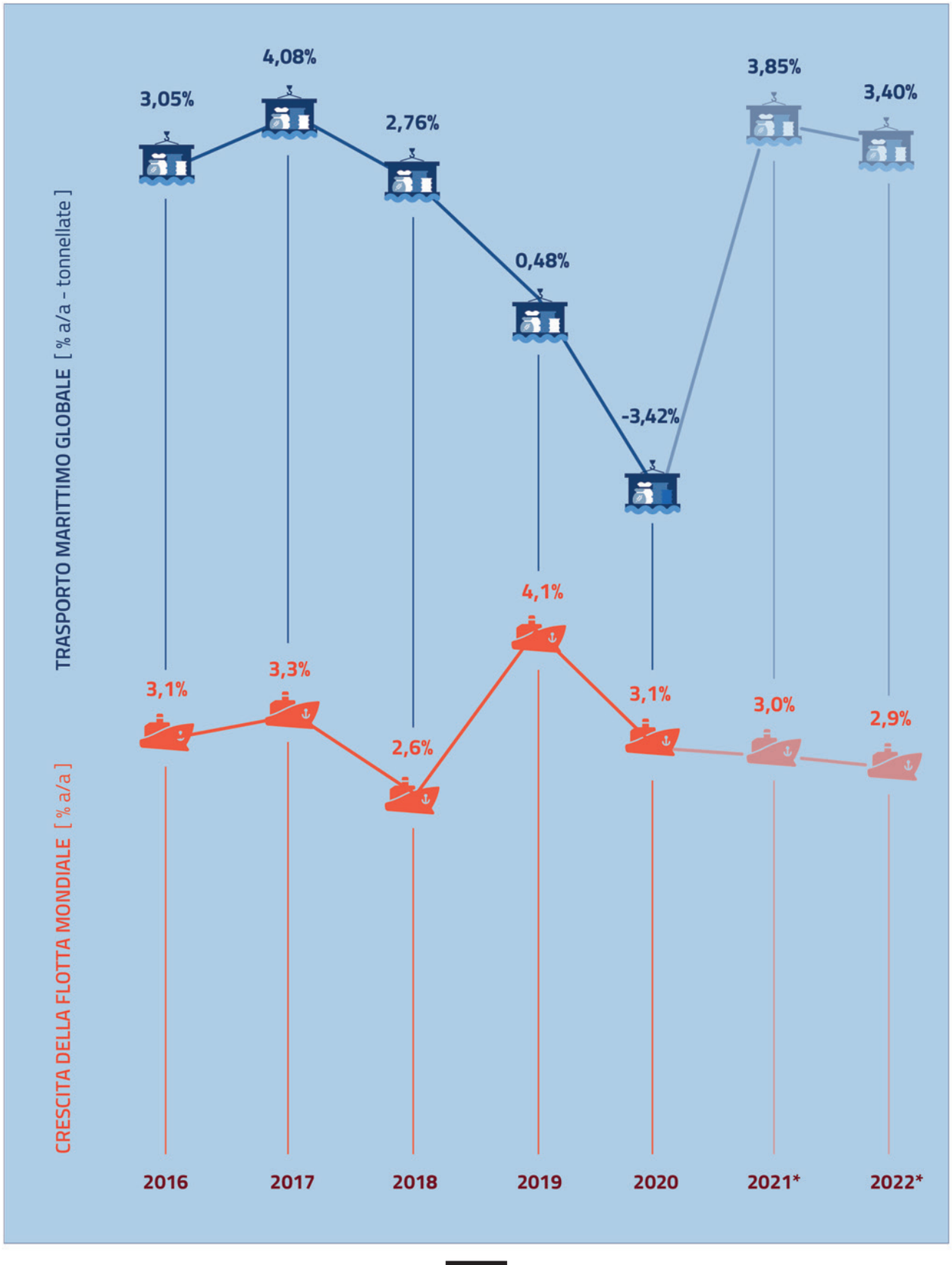
Dal lato dell'offerta, **anche la flotta navale aumenta del 3%** e del 2,9% rispettivamente nel 2021 e nel 2022.

Con la repentina impennata della domanda affiancata da un rigoroso controllo della flotta e dal rallentamento delle operazioni logistiche a tutti i livelli per effetto delle misure tese a limitare i contagi, si è generato un **aumento delle tariffe senza precedenti su tutte le principali rotte**: al terzo trimestre 2021 **lo Shanghai Containerized Freight Index registra un +255% sul 2020.** Sulla rotta **Shanghai-Med in media nel terzo trimestre il nolo per un container** aveva raggiunto **quasi 7.100 $.**

Allo stato attuale delle cose, il trasporto containerizzato a livello globale è caratterizzato dal paradosso secondo cui ad un costo del servizio alto quanto mai in passato, corrisponde una qualità molto bassa. **A novembre 2021 solo il 34% delle navi è arrivato in orario nel porto di destinazione con una media dei ritardi delle navi di 7,3 giorni**.

Un effetto congiunto di costi elevati e bassa affidabilità mette a rischio l'organizzazione delle catene di fornitura.

Crescita della flotta e trend delle merci

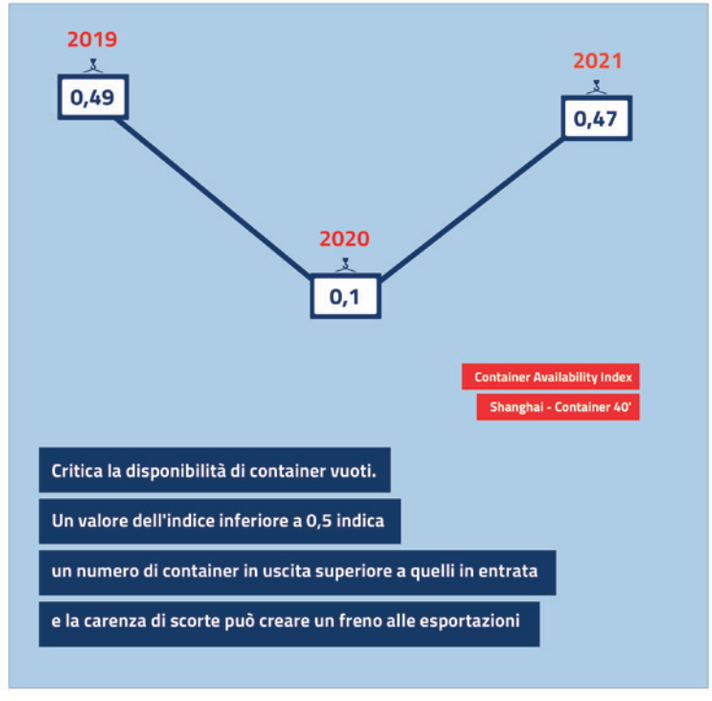


La bassa qualità del servizio, che si traduce in ritardi delle navi, cancellazione delle partenze schedulate e scelta di non scalare alcuni porti compresi nei servizi, ha di fatto causato altri colli di bottiglia nel processo logistico, quali la congestione dei porti e la **mancanza di container vuoti disponibili per l'export**. La carenza di vuoti ha messo in difficoltà i Paesi con una maggiore vocazione all'export, in particolare l'Asia, da cui i container vengono spediti pieni e verso cui molti di solito tornano vuoti. L'indice che illustra il fenomeno della disponibilità di vuoti, il Container Availability Index illustra che dopo la forte crisi di fine 2020, a Shanghai nel novembre 2021 persiste ancora una carenza strutturale di contenitori nelle rotte strategiche.

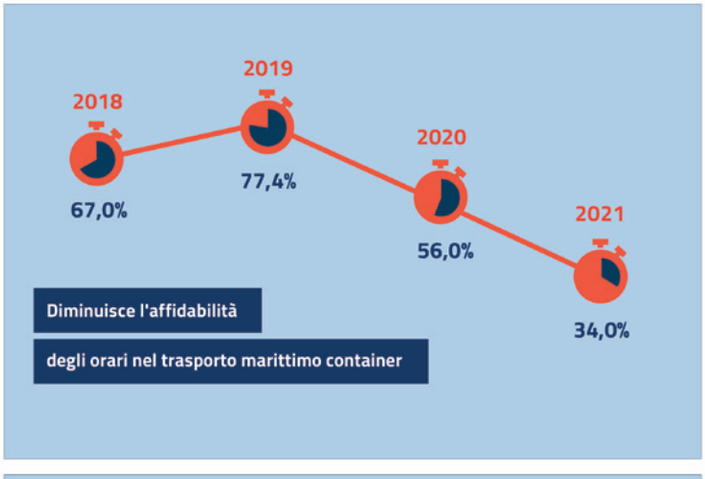
La pandemia ha inoltre dato un'accelerata ad un altro driver che sta delineando il percorso dello shipping: **la sostenibilità**. Gli **investimenti green crescono** a buoni ritmi: a livello globale **il 34% dell'orderbook si riferisce a navi che adottano carburanti e propulsori alternativi**. Parallelamente, **cresce il business del bunker**: i porti di bunkeraggio GNL attivi nel mondo sono 141 e ne sono pianificati ulteriori 95.

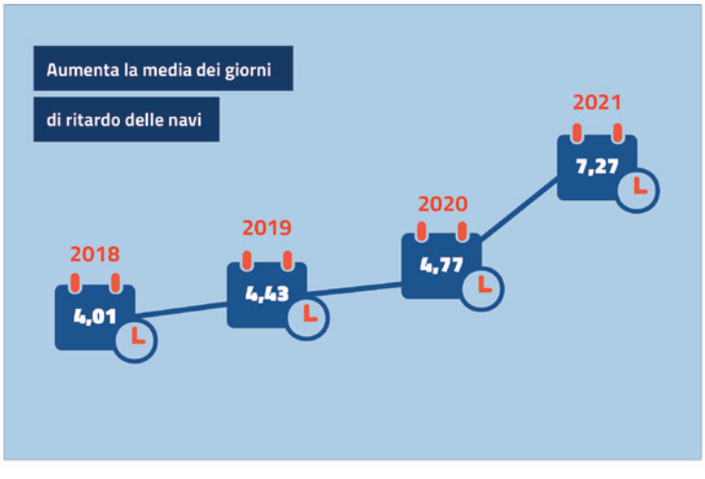
Allo scopo di comprendere come si collochi il sistema marittimo e logistico italiano nel contesto internazionale può offrire spunti interessanti la valutazione di indici che consentono un confronto immediato.

Il trend della carenza di container nei mercati di esportazione



Il tasso di ritardo e affidabilità delle navi





Per indicare come si stiano modificando le posizioni sullo scacchiere della competitività portuale è stato preso come base di analisi il **Liner Shipping Connectivity Index** (**LSCI**) dell'UNCTAD che misura la connettività marittima. Esso illustra lo sviluppo della competitività del Mediterraneo in termini di collegamenti marittimi container. Inoltre, il confronto della media di questo indice nel periodo 2006-2021 delle 4 differenti aree portuali: Northern Range (NR), North Africa (NA), West Mediterraneo e Est Mediterraneo e Black Sea **conferma il miglioramento dei porti dell'area MENA** (Middle East & North Africa) **in termini di competitività e attrattività**. Il LSCI aumenta di oltre 30 punti dal 2006 ad oggi e si riduce in modo costante il gap con gli scali del Nord Europa, area che comunque si conferma leader europea della rete marittima mondiale.

Il trasporto marittimo riveste un ruolo di primo piano per l'economia del nostro Paese e merita una attenzione adeguata. È elevata la "dipendenza" dal mare del commercio internazionale: **un terzo dell'import-export di tutte le regioni italiane avviene via nave**; per **il Mezzogiorno questo dato diventa quasi il 60%.** Dopo il calo generale del 2020 del -17%, i **primi 6 mesi del 2021 mostrano** chiari segnali di miglioramento, con un **+33%.** Nove regioni italiane superano gli 8 miliardi di Euro di import-export marittimo. In testa Lombardia ed Emilia-Romagna. Sicilia e Campania prime nel Mezzogiorno.

L'area dalla quale le nostre regioni prevalentemente importano è l'Asia Orientale, mentre in esportazione l'area principale è il Nord America.

Le tecnologie "green" nello Shipping

Lo Shipping genera il 2,4% delle emissioni mondiali di CO_2

e l'1,8% del totale dei Gas Serra (GHG)

NAVI GREEN

Prosegue l'adozione di carburanti e propulsori alternativi

4,2% della flotta navale

34% degli ordini tonnellaggio GT

	NAVI CON SCRUBBER	NAVI GNL	ECO SHIP [MODERNE]
FLOTTA GT	23,9%	3,9%	26,8%
FLOTTA	4.541 unità 4,5%	721 unità 0,7%	7.035 unità 6,9%
ORDERBOOK GT	26,2%	29,7%	
ORDERBOOK	415 unità 10,1%	546 unità 13,3%	

141 porti di bunkeraggio GNL attivi

95 strutture pianificate

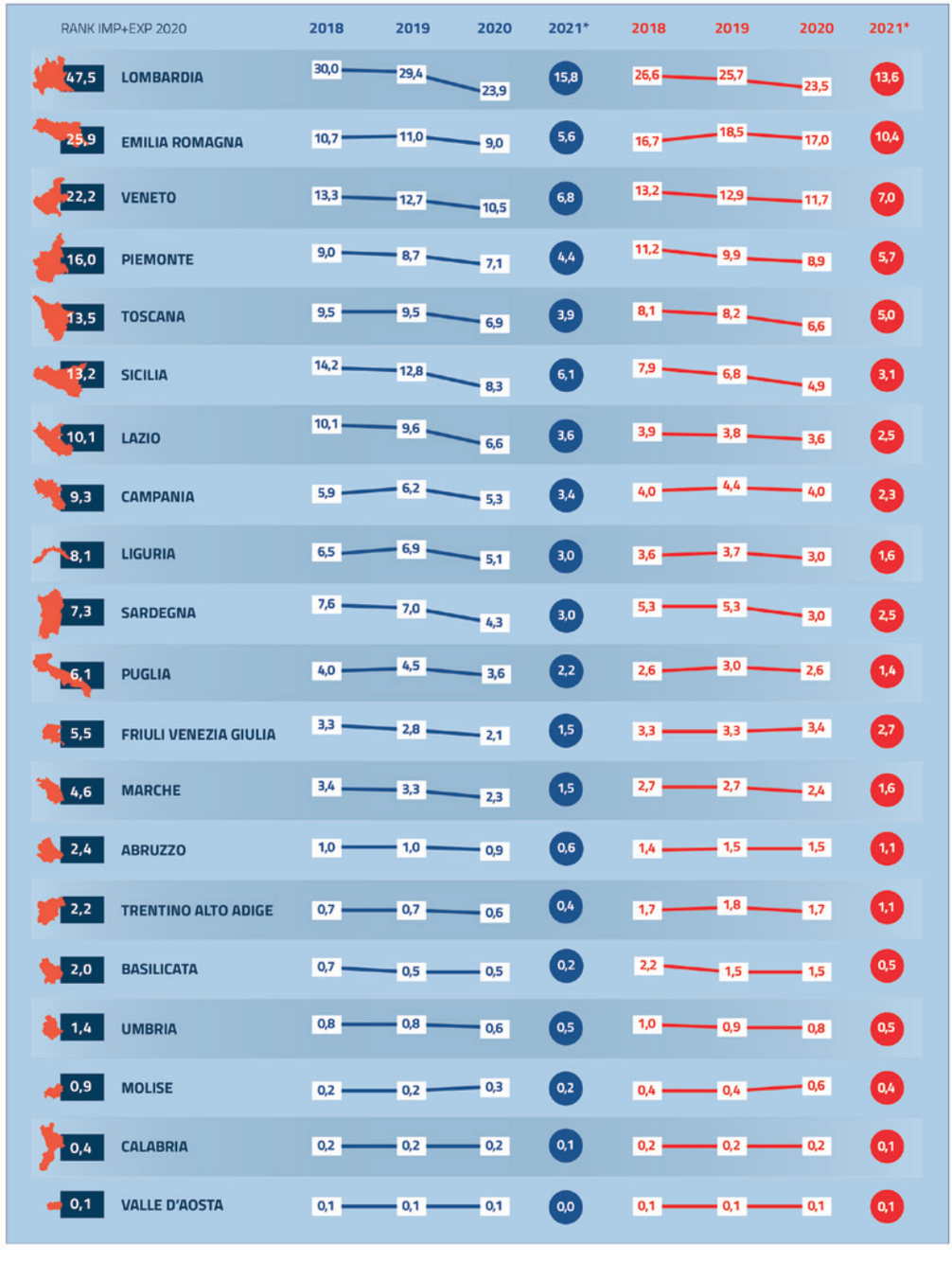
L'infrastruttura portuale "verde" si espande

Nel nostro Paese è tutta la "Filiera del Mare" ad assumere una forte rilevanza economica. **In Italia sono presenti oltre 12.600 imprese della filiera dei trasporti marittimi**, in crescita dell'8% rispetto a 10 anni fa. Veneto, Campania, Toscana, Liguria e Sicilia sono le regioni, con il maggior numero di imprese, superano quota 1.200.

Riguardo ai **traffici portuali già i dati relativi ai primi 9 mesi del 2021 mostrano la risalita: +10%**, pari a oltre 345 milioni di tonnellate. Il Ro-Ro (Roll on Roll off) è il tipo di merce che registra la crescita più alta, +19%. Ancora in difficoltà il segmento passeggeri, soprattutto le crociere, sicuramente in ripresa rispetto al 2020 ma ancora lontano dai dati del 2019.

Infine è stato realizzato un approfondimento sull'occupazione femminile nei porti italiani, considerato che la figura della donna non è tradizionalmente accostata ai lavori in ambito marittimo, ma ricopre un ruolo destinato a crescere. Si rileva l'importante presenza delle donne negli uffici delle Autorità di Sistema Portuale: il 43% del totale; la percentuale scende al 29% nei ruoli dirigenziali e nei quadri

Il trend delle regioni negli ultimi tre anni



Save the Date Assemblea Pubblica Assoporti

22 giugno 2022

Ho il piacere di inviarVi il Save the Date dell'Assemblea Pubblica di Assoporti, che si terrà il prossimo 22 giugno, a partire dalle ore 9.45, a Roma, presso la sala Spazio Vittoria, Via Vittoria Colonna n. 11, ROMA.

L'Assemblea sarà svolta con una formula che prevede sia la presenza che la modalità digitale in streaming.

Per confermare la Vostra partecipazione sia in presenza che in streaming, è necessario registrarsi esclusivamente attraverso l'apposito banner sulla homepage del sito web dell'Associazione: www.assoporti.it, compilando il modello.

Sarà nostra cura aggiornarVi su eventuali regole connesse alla situazione del COVID-19.

In attesa di incontrarVi in quell'occasione, invio i miei migliori saluti.

Il Presidente
Rodolfo Giampieri

LORENZINI & C

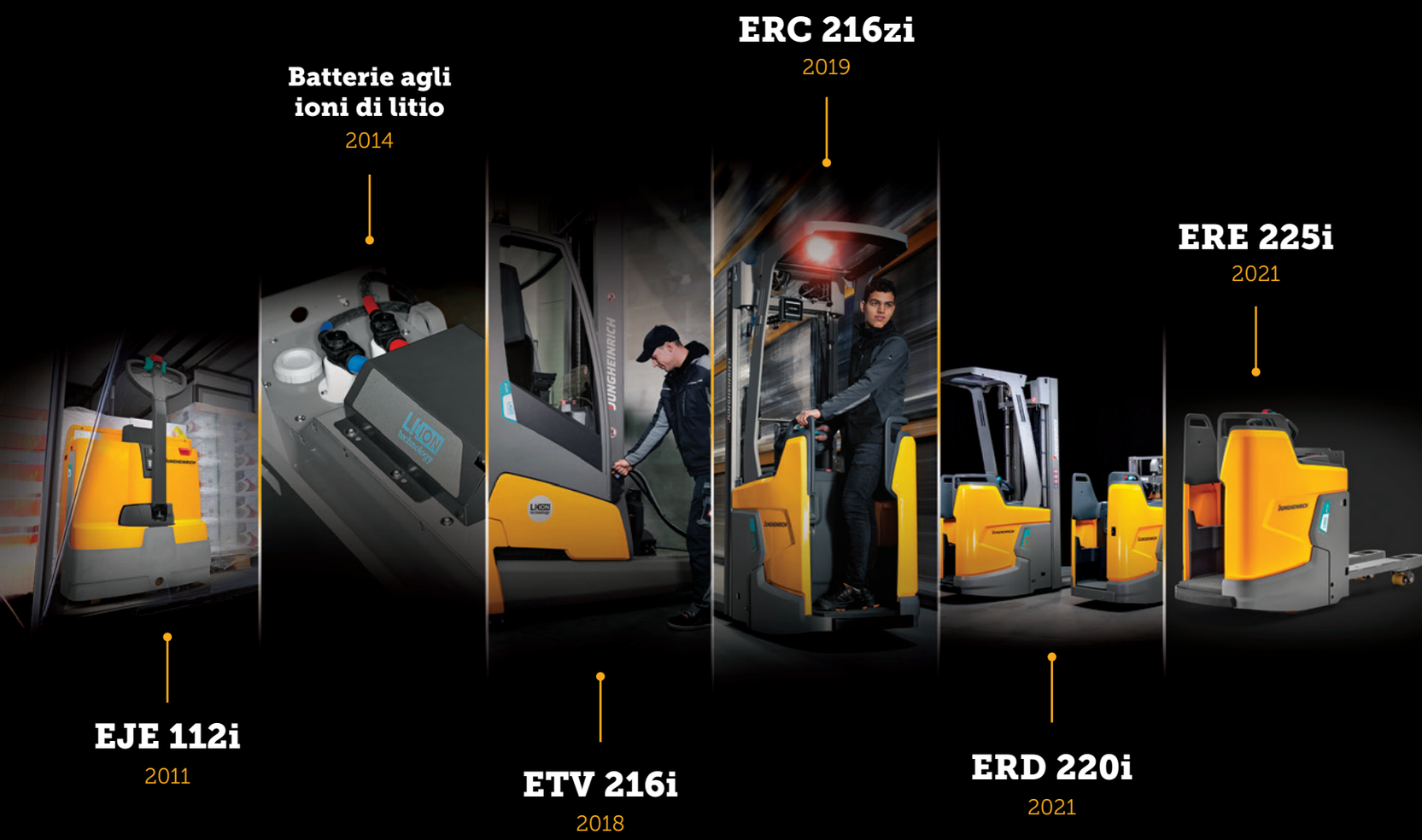
TERMINAL OPERATOR

Lorenzini & C. Srl
Livorno 57123 (Italy)
Porto Industriale - Via Labrone, 19
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it
www.lorenziniterminal.it

LI ION technology



10 ANNI
di batterie agli ioni di litio: una visione che diventa realtà.

Da oltre 10 anni, l'impegno e l'esperienza di Jungheinrich nello sviluppo di batterie agli ioni di litio: la tecnologia di alimentazione dei mezzi di movimentazione che sta rivoluzionando il settore dell'intralogistica.

Scopri di più:
www.jungheinrich.it/litio

JUNGHEINRICH