



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Dossier



Primo Piano

22/06/2022	Corriere Marittimo		4
<hr/>			
22/06/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	5
<hr/>			
22/06/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	6
<hr/>			
22/06/2022	Ship Mag	<i>Giovanni Roberti</i>	7
<hr/>			
22/06/2022	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	8
<hr/>			
22/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	10
<hr/>			
22/06/2022	Shipping Italy		11
<hr/>			
22/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	12
<hr/>			
22/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	13
<hr/>			
22/06/2022	Port News	<i>di Redazione Port News</i>	14
<hr/>			
22/06/2022	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	16
<hr/>			
22/06/2022	Informazioni Marittime		17
<hr/>			
22/06/2022	Informazioni Marittime		18
<hr/>			
22/06/2022	Ship 2 Shore		19
<hr/>			
22/06/2022	ilsole24ore.com	<i>Raoul de Forcade</i>	20
<hr/>			
22/06/2022	Informare		22
<hr/>			
22/06/2022	Il Nautilus		24
<hr/>			
22/06/2022	Ship 2 Shore		26
<hr/>			

22/06/2022	The Medi Telegraph		28
<hr/>			
22/06/2022	Corriere Marittimo		30
<hr/>			
23/06/2022	Euromerci		31
<hr/>			
23/06/2022	Il Secolo XIX Pagina 18	<i>ALBERTO QUARATI</i>	34
<hr/>			
23/06/2022	Shipping Italy		35
<hr/>			
23/06/2022	Primo Magazine		37
<hr/>			
23/06/2022	Corriere Marittimo		38
<hr/>			
23/06/2022	Ultime Notizie Oggi		41
<hr/>			
23/06/2022	Sea Reporter		42
<hr/>			
23/06/2022	Shipping Italy		45
<hr/>			
23/06/2022	Port Logistic Press	<i>Ufficio stampa</i>	46
<hr/>			
23/06/2022	Ship 2 Shore	<i>Marco Valentini</i>	47
<hr/>			
23/06/2022	Shipping Italy		50
<hr/>			
24/06/2022	MF Pagina 24	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	52
<hr/>			
24/06/2022	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6		54
<hr/>			

Al via stamani l'Assemblea Pubblica di Assoport - Il Programma

Assemblea Pubblica di **Assoport**, al via stamani a Roma - presso lo Spazio Vittoria, via Vittoria Colonna n.11, nei pressi di Piazza Cavour. ROMA - I porti non si fermano è il tema con cui **Assoport** lancia l'Assemblea Pubblica, che si svolge stamani a partire dalle 9.45 a Roma, presso Spazio Vittoria - "L'Italia dei porti illustrerà attività e obiettivi, dopo due anni di assenza forzata, si ritornerà in presenza pronti ad affrontare il cambiamento mondiale in atto" - spiega l'Associazione dei porti italiani. "Il mondo sta cambiando intorno a noi e dopo questi anni pieni di eventi impreveduti come la pandemia e adesso la guerra, i porti non si sono mai fermati" - ha detto il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri** - "Crediamo sia il momento giusto per sottolineare il ruolo della portualità italiana, ma anche di avviare un lavoro di sintesi che ci consenta di fare in modo che i fondi del PNRR, e non solo, portino ad una modernizzazione del sistema. In generale, l'attenzione posta al nostro comparto è tanta, e vogliamo che si senta forte la risposta responsabile del sistema delle AdSP. Per questo motivo, abbiamo organizzato la nostra Assemblea che, oltre alla mia relazione, avrà anche dei panel di approfondimento tecnico con dei massimi esperti. 'PROGRAMMA ore 9.00 accredito partecipanti 9.45 avvio lavori proiezione video 'I porti non si fermano' (IT - EN) 9.55 relazione del presidente **Rodolfo Giampieri** 10.15 apertura seconda parte (video AdSP sui progetti avviati) 10.30 apertura panel tematici Panel n. 1: 'Sostenibilità ambientale, economica e sociale. Una sfida possibile' Modera: Donatella Bianchi (Linea Blu) Intervengono: Linda Laura Sabbadini (Direttrice ISTAT); Maurice Jansen (Business strategist: esperto Economia sostenibile ERASMUS University Rotterdam); Sonia Sandei - Head of Electrification ENEL SpA ; Giulio Lo Iacono (Resp Operativo ASVIS) Panel n. 2: 'Instabilità geopolitica, quale futuro per i porti' Modera: Gianluca Semprini (Rainews) Intervengono: Ferdinando Nelli Feroci (Presidente Istituto Affari Internazionali); Massimo Deandrei (Direttore Generale SRM); Annaleena Mäkilä (Presidente ESPO); Fabrizio Maronta (Resp. Relazioni Internazionali LIMES). 13.30 Conclude P rof. Enrico Giovannini, Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)



Assoporti, il tema del lavoro e delle nuove professioni al centro dell' assemblea

Giovanni Roberti

Giampieri: "Ci stiamo impegnando concretamente sul tema della sicurezza con le parti sociali e con il cluster per trovare soluzioni, fare approfondimenti, aumentare la consapevolezza, stimolare la formazione" Roma - "Un Paese che vuole crescere deve decidere e non rinviare. Tutto questo significa molto lavoro. E la parola 'lavoro' mi porta ad aprire uno dei temi a me più cari, l'importanza che ha l'attività lavorativa, e il valore dell'occupazione stabile". E' uno dei passaggi cruciali dell'intervento di Rodolfo **Giampieri**, presidente di **Assoporti**, in occasione dell'assemblea annuale dell'Associazione. "L'ho detto in premessa, i porti sono stati e sono sempre operativi grazie alle lavoratrici e ai lavoratori. Ma il lavoro si deve svolgere in piena sicurezza, un elemento su cui non si transige e su cui non si può giocare a ribasso". Continua **Giampieri:** "È fonte di benessere e soddisfazione, di realizzazione di sogni e non può accostarsi a dolore e sofferenza. Per questo ci stiamo impegnando concretamente sul tema della sicurezza con le parti sociali e con il cluster per trovare soluzioni, fare approfondimenti, aumentare la consapevolezza, stimolare la formazione, fare tutto quello che possiamo in un mondo del lavoro in profonda trasformazione. Una grande assunzione di responsabilità personale e collettiva. E, se vogliamo essere protagonisti del nuovo mondo, che coinvolge anche tutte le lavoratrici e i lavoratori, dobbiamo partecipare ai processi di rinnovamento". "Un rinnovamento - sottolinea **Giampieri** - che passa dalla transizione ecologica e digitale, ma non solo. Un rinnovamento che vedrà nascere tantissime nuove professioni. Ora che anche il modo in cui i porti si presentano e vengono percepiti è cambiato e sta cambiando. Come mi piace ricordare, 'arrivo da Ancona e mi ricordo benissimo quando si capiva cosa si stesse scaricando in porto solo guardando il lavoratore portuale, per me simbolo di tutto il comparto. Se era sporco di nero, stava scaricando carbone, se era sporco di bianco, si trattava di farina'. Oggi, a 40 metri da terra un operatore manovra una gru per prendere un container con precisione chirurgica spostandolo dalla nave ad un mezzo sul piazzale, e viceversa. Infatti, le nuove modalità di espletamento delle operazioni portuali hanno cambiato il sistema che si conosceva in passato. E, sempre più, con l'innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all'impiego di giovani e alla parità di genere. In questo contesto, un tema è anche dover formare e riqualificare le lavoratrici e i lavoratori già occupati ma anche, per certe fasce d'età, a doverli accompagnare rispettosamente alla pensione, ringraziandoli per quello che hanno fatto, perché se siamo qui, è anche grazie a loro".



Concessioni portuali, Giampieri: "Il settore chiede regole omogenee in tutto il Paese"

Giovanni Roberti

"Abbiamo accolto con favore la disposizione normativa che prevede l'istituzione di comunità energetiche nei porti da parte delle AdSP" Roma - 'Le AdSP, coordinate da **Assoport**, hanno presentato ricorso avverso la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione delle attività nei porti, considerate attività di natura economica. Su questo argomento non voglio entrare nel tecnicismo giuridico, ma vorrei dire che **Assoport** è convintamente in prima linea con tutte le AdSP, auspicando che si trovi una soluzione che tenga conto della peculiarità del settore, e che eviti di indebolire un comparto strategico della logistica moderna italiana'. Lo ha detto **Rodolfo Giampieri** aprendo l'assemblea annuale di **Assoport**. 'Insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, abbiamo lavorato come squadra sulla pianificazione strategica dei porti ottenendo alcune modifiche della legislazione in materia di Piani Regolatori Portuali, con una significativa semplificazione delle procedure'. 'Abbiamo contribuito - ha spiegato **Giampieri** - alla definizione di una bozza di decreto che regola il rilascio delle concessioni in ambito portuale, mantenendo il rispetto di un principio: dare regole omogenee in tutto il Paese evitando potenziali incertezze per gli operatori portuali. In tema di sostenibilità ambientale, abbiamo accolto con favore la disposizione normativa che prevede l'istituzione di comunità energetiche nei porti da parte delle AdSP. Si tratta del riconoscimento del principio di un ruolo rafforzato delle Autorità che può facilitare la transizione ecologica. E, sul tema della sostenibilità ambientale, abbiamo lavorato su diversi protocolli d'intesa per favorire l'economia circolare in materia di riciclo dei rifiuti'. 'Riteniamo che lavorando insieme e favorendo protocolli concreti e verificabili nella loro efficacia possiamo facilitare l'attività delle Autorità di Sistema, soprattutto in materia ambientale, uno dei grandi temi del futuro da trattare nella sua complessità e interezza, evitando facili slogan e soluzioni fantasiose a problemi complessi'.



Traffici, prospettive, analisi: la portualità italiana nel dossier SRM / Lo studio

Giovanni Roberti

Positive nel trimestre le performance di tutte le tipologie di merci, ma a trainare maggiormente la crescita sono le movimentazioni di container (+13,4%) Roma - Nel primo trimestre del 2022 prosegue la strada della ripresa post-pandemia con un traffico merci complessivo di 118 milioni di tonnellate, in crescita del 6,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, mostrando di non risentire ancora delle conseguenze del conflitto russo-ucraino scoppiato a fine febbraio. Il dato è emerso nel corso dell' assemblea di **Assoporti**, durante la quale è stato diffuso uno studio di SRM disponibile A QUESTO INDIRIZZO . Positive le performance di tutte le tipologie di merci, ma a trainare maggiormente la crescita sono le movimentazioni di container (+13,4%). Con circa 6 milioni di passeggeri il comparto consolida il suo rilancio.



La versione di Giampieri

di Redazione Port News

Autonomia finanziaria e amministrativa per le Autorità di Sistema Portuali, una semplificazione robusta e intelligente sul lato della realizzazione delle opere infrastrutturali e dei dragaggi, la necessità di avere un interlocutore unico per le tante esigenze del cluster. Sono queste alcune delle priorità che il presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**, ha messo in fila nel suo dettagliato intervento tenuto in apertura dell' Assemblée Nazionale dell' Associazione dei Porti Italiani. «Ogni giorno - afferma - le AdSP sono in prima linea, in un' amministrazione attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investimenti e applicare le norme, tutto con l' obiettivo di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese». **Giampieri** sottolinea l' opportunità di «riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità Portuali prima, delle AdSP adesso», che è quello di una «maggiore autonomia amministrativa e maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese». Il n.1 di **Assoport** si è detto orgoglioso di operare in un' Associazione unita che sta lavorando a testa bassa per l' interesse generale del Paese e ha ringraziato il Ministro Enrico Giovannini per la «proficua collaborazione» avviata in questi anni. «In particolare, ci fa piacere porre l' accento sul fatto che la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP viene convocata con regolarità, affrontando anche temi da troppo tempo rimandati». Dopo aver messo l' accento sull' importanza del lavoro e della sicurezza («elemento su cui non si transige e su cui non si può giocare a ribasso») e sulle nuove sfide poste dalla transizione ecologica e sociale, **Giampieri** si è soffermato sugli obiettivi del PNRR e del Fondo Complementare («che sono di ampio respiro e vanno nella direzione della modernizzazione del Paese, passando attraverso riforme vere che segneranno il futuro di tutti»), sottolineando però come «senza una semplificazione robusta, razionale e intelligente» tali obiettivi ambiziosi avranno difficoltà ad essere realizzati. «La semplificazione - dichiara - è necessaria per garantire l' apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento. Vogliamo lavorare bene e nel pieno rispetto delle norme in vigore, ma chiediamo che queste norme siano fluide e che ci sia un unico ente di indirizzo, di regolazione e di vigilanza». Allo stesso modo, per **Assoport** è fondamentale sapere di avere un unico interlocutore, che sia punto di riferimento per le tante e varie necessità del cluster. «A nostro avviso, in linea con la normativa dovrebbe essere il MIMS, per legge già ministero vigilante» dice. Il numero uno dell' Associazione dei porti italiano sottolinea come sia iniziato un serio percorso di semplificazione da parte del Governo, che però deve essere rafforzato, migliorato e accelerato. **Giampieri** fa l' esempio dei dragaggi, che rimane uno degli ostacoli più difficili da superare per tutte le AdSP. «Senza fondali



Port News

Primo Piano

non si possono accogliere le navi ma riuscire a fare un dragaggio richiede un passaggio infinito di autorizzazioni e pareri. Se vogliamo essere come i paesi del nord Europa, molto spesso evocati, dobbiamo arrivare anche ai tempi di attuazione dei dragaggi del Nord Europa. Questa è semplificazione razionale, e non fuga da controlli e responsabilità» precisa. «La globalizzazione (spostamento merci da un continente all' altro) è avvenuta e avviene attraverso il mare (sopra le navi e sbarca sui territori attraverso i porti) e sarà sempre il mare a trasportare innovazione e sviluppo, merci e persone» spiega ancora Giampieri. «Quello che rimane da fare per tutti noi è lavorare per eliminare possibili ostacoli allo sviluppo e al cambiamento. È il momento ideale per uscire dalla sottocultura del vittimismo, dalle logiche localistiche, per entrare nella grande dimensione del futuro, investendo anche sul capitale fiduciario (cioè su maggiore fiducia sociale)» continua Giampieri, sottolineando come di un tema non vada soltanto trovato il titolo ma serva anche svolgerlo. «Dopo tanti titoli, purtroppo solo titoli, siamo nella fase dello svolgimento e soltanto tutti insieme, ripeto, facendo sintesi anche di posizioni diverse, possiamo fare questo svolgimento che dia le migliori soluzioni per le future generazioni. Lo dobbiamo ai nostri figli e ai nostri nipoti». Scarica la relazione completa.

I porti italiani non si fermano: a Roma l'assemblea di Assoport

Giulia Sarti

ROMA I porti italiani non si fermano: nonostante l'instabilità geopolitica e un'economia che si trova a fare i conti con nuovi modelli in un momento storico senza precedenti, una pandemia che ancora non ci lasciamo alle spalle, il costo dell'energia che condiziona la quotidianità di tutti, una guerra condannata da tutto l'occidente. Non si fermano e, ha ricordato il presidente di Assoport Rodolfo Giampieri aprendo l'assemblea di stamani a Roma, non si sono mai fermati, affacciandosi uniti in un nuovo scenario mondiale. Nella mattinata romana, erano 13 i presidenti di Autorità di Sistema portuale italiane, i tre mancanti, assenti per motivi personali, tutta la portualità italiana riunita per ribadire ancora una volta la propria importanza alla presenza del ministro dei trasporti Enrico Giovannini. Il conflitto attuale -ha detto Giampieri nella sua relazione- ci mette di fronte a imprevedibilità ed eventi che possono cambiare rapidamente lo scenario che conoscevamo. Di fronte a questo i porti e la logistica, ormai binomio inscindibile, hanno saputo dimostrare un uguale rapido adattamento al cambiamento in atto, con una capacità di reazione importante. Resilienza e organizzazione sono state le parole chiave degli ultimi due anni, caratteristiche che hanno permesso di affrontare l'imprevisto grazie alla professionalità dei lavoratori e all'intuizione degli imprenditori, tanto, ha evidenziato Giampieri, che nel 2021 si sono superati gli scambi di merce del 2019. Ora nella competizione entrano anche costi dei noli alle stelle e aumento del costo dell'energia che costringono a rivalutare scelte precedenti con l'accorciamento della catena logistica che ha rimesso al centro il Mediterraneo. Ad Assoport il compito di coordinare le azioni da intraprendere e fare da interlocutore delle richieste delle AdSp che tutti i giorni con il loro personale si trovano in prima linea per creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese. Allora è necessaria una maggiore autonomia finanziaria e amministrativa, unita a una semplificazione burocratica che possa aiutare a decidere, perché per crescere non si possono più rinviare certe scelte. Chiedendo un unico interlocutore a cui fare capo per poter lavorare bene, il numero uno di Assoport ha comunque sottolineato come negli ultimi tempi si sia fatto con il Governo un percorso che ha portato a buoni risultati. I porti italiani allora non più solo come luogo di arrivo e partenza di merci e persone, ma di globalizzazione: La globalizzazione è avvenuta, avviene e avverrà -ha detto ancora il presidente- attraverso il mare: qui si trasportano merci, persone ma anche innovazione e sviluppo.



Shipping Italy

Primo Piano

Giovannini ha annunciato la nomina di Ivano Russo a nuovo amministratore di Ram Spa

Il ministro ha qualificato le gestioni precedenti come

Roma - Ivano Russo, attuale direttore generale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, sarà il nuovo amministratore di Ram spa. Lo ha annunciato il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, durante il suo intervento a conclusione dell'assemblea di **Assoport**, l'associazione delle autorità di sistema portuale italiane. Parlando di 'buone pratiche' a cui tutti i porti dovrebbero essere allineati (se lo fossero 'non solo avremmo fatto un grande salto ma avremmo mostrato una maggiore unicità' ha detto il ministro), e chiedendo uno sforzo maggiore ai presidenti dei porti 'in particolare sulla digitalizzazione' Giovannini ha detto: 'Non è un caso che abbiamo voluto riappropriarci, dopo anni di incapacità (il riferimento è alla gestione affidata a Rodolfo De Dominicis, ndr), della Piattaforma Logistica Nazionale. Il prossimo 27 giugno proporremo all'assemblea degli azionisti la nomina di Ivano Russo ad amministratore di Ram'. Russo è stato definito dal ministro un professionista di alta levatura. 'Abbiamo un sacco di lavoro da fare. Dobbiamo essere realisti ma impegnati a fare il salto. Abbiamo la possibilità di fare tante cose, abbiamo bisogno di avere sempre l'entusiasmo che i presidenti di AdSP dimostrano ogni giorno e la speranza è che il sistema portuale italiano impari da questo' sono state le parole conclusive di Giovannini. RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, società in house del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, nasce nel 2004 con il nome Rete Autostrade Mediterranee (RAM), con l'obiettivo di attuare il cosiddetto 'Programma Nazionale delle Autostrade del Mare' all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS). 'Oggi la società si affaccia su nuovi scenari, adattando il proprio ruolo e le proprie funzioni verso una nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione del settore' dice la stessa Ram. In futuro svolgerà questo ruolo anche e soprattutto con riferimento ai progetti e alle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). 'A tal fine promuove e supporta tecnicamente l'elaborazione, l'attuazione e la gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica connesse con tale sistema integrato e, più in generale, ai temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, così come previste nei documenti di pianificazione e programmazione del Ministero nonché in coerenza con i documenti di programmazione europea'. Ivano Russo succederà all'attuale amministratore Zeno D'Agostino.



Ivano Russo sarà ad di Ram

Il ministro Giovannini durante l'assemblea Assoportivi annuncia la candidatura

Giulia Sarti

ROMA Il 27 Giugno proporremo all'assemblea degli azionisti la nomina di Ivano Russo ad amministratore delegato di Ram. L'annuncio del ministro delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili Enrico Giovannini arriva a Roma durante l'assemblea di Assoportivi. La scelta di Ivano Russo, attualmente direttore generale di Confetra, è stata fatta perché, dice Giovannini, persona con grandi capacità e attenzione al tema della logistica in senso ampio. In tema di digitalizzazione abbiamo voluto riappropriarci dopo anni di inefficienza e incapacità del ruolo di concedente per la piattaforma logistica nazionale e qui non si parla di digitalizzare un pezzo, ma un intero sistema della logistica. Russo, napoletano classe 1978, è stato consulente per la Portualità e la Logistica del ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, laureato e dottorato in Scienze politiche. Ram, Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, è la società in house del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nata nel 2004 con il nome Rete Autostrade Mediterranee (Ram), ha l'obiettivo di attuare il cosiddetto Programma Nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (Ten-t), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS).



Giovannini: "Il sistema portuale italiano si sta trasformando"

Giulia Sarti

ROMA Il ministro delle Infrastrutture e mobilità sostenibili Enrico Giovannini ha partecipato all'assemblea di **Assoport** di questa mattina a Roma. Una presenza importante e che ribadisce il ruolo che i porti hanno dimostrato di avere nell'economia italiana. Ho voluto essere qui oggi -ha detto ai nostri microfoni- per ascoltare ma anche per comunicare alcuni messaggi in linea con il lavoro fatto in questo periodo con i presidenti delle **AdSp**, le Capitanerie di porto. Il sistema portuale italiano, ha proseguito Giovannini, si sta trasformando grazie a nuove leggi, investimenti e alla collaborazione e pianificazione che gli consentiranno di essere pronto ad accogliere nuove opportunità e sfide. A breve sulla nostra home page l'intervento completo del ministro.



La lista della spesa del Ministro Giovannini

di Redazione Port News

Sicurezza sul lavoro; programma di inserimento e valorizzazione dei giovani; misure a sostegno della disabilità; formazione e omogeneità sulle best practice. Quello che il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha tenuto quest' oggi a chiusura dell' Assemblea Pubblica di **Assoport**, non è stato un intervento di facciata, uno di quei discorsi che si tengono di solito nelle Assemblee associative, dove si ringraziano i presenti per il lavoro svolto e si guarda al futuro. Accanto all' importante riconoscimento dell' eccezionale sforzo compiuto dai porti italiani nel periodo della crisi pandemica per garantire l' approvvigionamento delle merci, il Ministro non ha esitato a indicare il lungo percorso che le Autorità di Sistema Portuali devono compiere per raggiungere gli obiettivi di lungo termine fissati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Con un appunto e una tirata d' orecchie ai cosiddetti malpancisti, a coloro che in questi anni hanno continuato a chiedere un Ministero del Mare, a lamentare una situazione di inefficienza operativa della portualità italiana e a derubricare la sostenibilità ambientale a una fissazione del Ministro. Giovannini invita i presidenti delle AdSP a non lasciarsi ammaliare dai canti delle sirene e ad agire concretamente per lo sviluppo della portualità italiana. Prende le mosse da questa esigenza, la lista delle spesa che Giovannini ha illustrato durante il suo intervento, consegnandola nelle mani del presidente di **Assoport**, **Rodolfo Giampieri**. "Avete fatto passi importanti sulla parità di genere e sulla sostenibilità ambientale - afferma, rivolgendosi ai presidenti delle AdSP - ora occorre fare passi più veloci su altri quattro temi". La sicurezza sul lavoro, innanzitutto. "Con gli investimenti che realizzeremo grazie al PNRR, al Piano Complementare e ad altre fonti di finanziamento - cinque miliardi in tutto - i porti non saranno soltanto oggetto di grandi lavori ma anche di cambiamenti" spiega Giovanni. "So che domani incontrerete l' Inail per sottoscrivere un protocollo di intesa non diverso da quello che l' Istituto Nazionale per l' Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro ha realizzato con altri enti". Il titolare del MIMS sottolinea l' importanza di questa collaborazione, tesa a rafforzare le politiche di prevenzione e di tutela della salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro, e che ha lo scopo di accrescere la capacità di progettazione e sviluppo di soluzioni innovative tecnologiche, organizzative e regolatorie a garanzia della salute e della sicurezza dei lavoratori; Altro tema caro al Ministro sono i giovani: "Abbiamo sentito dire che Rotterdam non è solo il luogo in cui passano le merci, ma il luogo in cui portano le migliori capacità, menti e innovazione, in cui si realizzano start up e centri di collegamento tra il territorio e il sistema produttivo. Dobbiamo chiederci come si possa strutturare in Italia un percorso di questo tipo". Se la formazione riveste una centralità strategica nei ragionamenti del Ministro - da qui l' invito rivolto alle AdSP a lavorare



Port News

Primo Piano

in modo ancora più concreto con la rete delle università sui temi dello sviluppo sostenibile della portualità, a rafforzare il rapporto con i centri di ricerca - anche la disabilità è una questione cruciale: "Invierò presto una lettera in cui chiederò (ai presidenti delle AdSP) di valutare, coerentemente con quanto richiesto dalla Ministra Erika Stefani, se gli investimenti a valere sul PNRR siano fatti nel rispetto della disabilità". L'ultimo punto: le buone pratiche. Il ragionamento di fondo è che su alcuni temi, determinate Autorità di Sistema Portuali abbiano adottato best practice che dovrebbero essere mutualizzate da tutte le altre. "Se tutti i porti fossero allineati alle migliori pratiche, avremmo fatto solo un salto in avanti" ammette. E nell'ambito di questo ragionamento, Giovannini chiede alle AdSP uno sforzo ulteriore sul tema della digitalizzazione: "Dopo anni di inefficienza, ci siamo riappropriati della Piattaforma Logistica Nazionale (che dovrà essere realizzata da RAM, ndr)" sottolinea, anticipando che il prossimo 27 giugno "Proporremo all'Assemblea degli Azionisti la nomina di Ivano Russo amministratore delegato di RAM". Insomma. Il messaggio è chiaro: "Abbiamo un sacco di lavoro da fare. Non abbiamo bisogno di un Ministero del Mare ma di sviluppare un programma Paese che interconnetta i porti italiani con il resto dell'Europa". Tale esigenza - continua il Ministro "ha a che fare con la visione del Paese, che è una visione in cui i porti hanno un ruolo fondamentale, non come monadi ma parti di un sistema complesso". Anche la sostenibilità ambientale non deve essere sottovalutata. "Chi parla della sostenibilità come di una fissazione del Ministro non ha capito che cosa sta succedendo. La transizione ecologica non è qualcosa che dobbiamo subire ma auspicare e realizzare concretamente". "Abbiamo la possibilità di fare cose importanti - conclude Giovannini - e abbiamo bisogno di avere dalla nostra tutto l'entusiasmo che, grazie al cielo, i presidenti delle AdSP dimostrano ogni giorno. La speranza è che l'intero sistema portuale impari da tutto questo".

Se non ora quando? L'intervento completo del ministro Giovannini ad Assoport

'Perché non si parla tanto dei porti italiani? Perché funzionano'

Giulia Sarti

ROMA Quando mi chiedono perché non si parli tanto dei porti italiani, rispondo: perché funzionano. Il ministro Enrico Giovannini in più punti del suo intervento all'assemblea di Assoport elogia la AdSp italiana. La prima cosa che ho sentito quando sono diventato ministro è stato il canto delle sirene. Ma il sistema portuale italiano in questo anno e mezzo ha dimostrato resistenza e capacità di operare veramente come sistema lavorando insieme su riforme, investimenti e pianificazione. Copiamo Rotterdam, è un'altra delle frasi che ho sentito continua il ministro. Il fatto, secondo Giovannini, è che il porto dei Paesi Bassi è un'altra cosa dall'Italia: Possiamo copiare le buone pratiche, ma dobbiamo trovare un nostro modello perché, l'ho già detto in altre occasioni, con lo scioglimento dei ghiacciai, la rotta Nord Ovest-Est, sarà più ampia con grandi incertezze per il futuro. In questa prospettiva sono importanti investimenti aperti e ancor più fondamentale diventa il ruolo delle Zes come strumento di attrazione. Allora parlare di porti significa -sottolinea il ministro- parlare di politica industriale del Paese, ecco perché è difficile pensare ad un Ministero del Mare. Tanti sono i cambiamenti in corso a livello mondiale e l'Italia deve farsi trovare pronta come sistema Paese: A Davos qualche giorno fa un produttore di microchip asiatico mi ha spiegato che non sono più disposti a inviarmi prodotto come accade oggi, inquinando il mare e il pianeta. Questo, ha evidenziato Giovannini, significa che parlare di sostenibilità ambientale non è solo un vezzo o una fissazione del ministro, ma la realtà che sta cambiando. Ricordando un altro colloquio avuto a Davos il ministro si è impegnato a trovare le soluzioni migliori per gli armatori che chiedono di attrezzare il futuro per i nuovi combustibili. Se non ora quando? Dobbiamo essere realisti ma impegnati per rispondere in maniera adeguata al cambiamento per fare quel salto che ci permetterà di fare tante cose grandi e piccole, con la speranza che l'intero sistema italiano impari da quello dei porti.



Informazioni Marittime

Primo Piano

Ivano Russo proposto amministratore delegato di Ram

L'attuale direttore generale di Confetra subentrerà a Zeno D' Agostino come amministratore delegato della in house governativa che promuove le autostrade del mare

Sarà molto probabilmente Ivano Russo, attuale direttore generale di Confetra, il prossimo amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee (RAM), la in house del ministero dell' Economia e braccio operativo di quello delle Infrastrutture, responsabile della gestione del traffico marittimo di cabotaggio, quello che il settore marittimo chiama "autostrade del mare". «Il 27 giugno [alla prossima riunione del consiglio di amministrazione di Ram] proporremo la nomina di Ivano Russo come amministratore delegato», ha detto il ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, alla chiusura dell' assemblea di **Assoport**, tenutasi oggi a Roma. Russo succederebbe a Zeno D' Agostino, presidente del sistema portuale di Trieste.



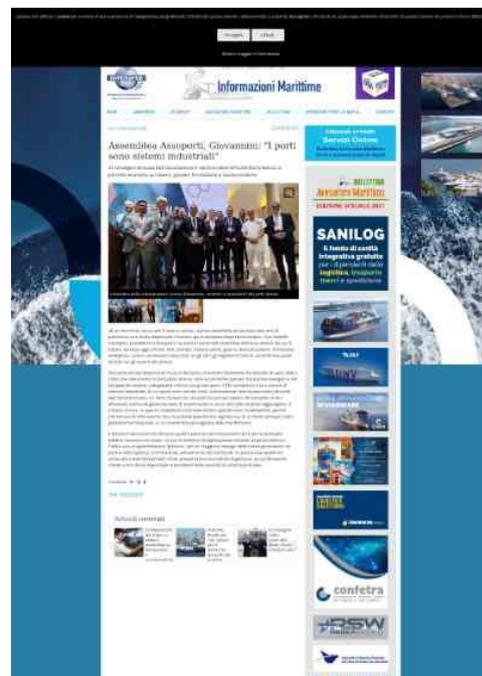
Informazioni Marittime

Primo Piano

Assemblea Assoport, Giovannini: "I porti sono sistemi industriali"

Al convegno annuale dell' associazione il ministro delle Infrastrutture elenca le priorità: sicurezza sul lavoro, giovani, formazione e buone pratiche

« È un momento storico per il nostro mondo. Questa assemblea arriva dopo due anni di pandemia ed è molto importante ritrovarsi qui in presenza dopo tanto tempo». Così **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, ha aperto i lavori dell' assemblea dell' associazione dei porti italiani, tenutasi oggi a Roma. Noli, energia, materie prime, guerra, delocalizzazione, transizione energetica, tasse e concessioni sono stati, tra gli altri, gli argomenti trattati, durante due panel distinti con gli esperti del settore. Nel corso del suo discorso di chiusura dei lavori, il ministro Giovannini ha elencato le varie sfide e i temi che interessano la portualità italiana: zone economiche speciali, transizione energetica, reti europee ferroviarie, collegamenti interni con gli aeroporti. Il filo conduttore è una visione di sistema industriale, di cui i porti sono uno dei nodi. «Ultimamente, non si parla tanto dei porti perché funzionano», ha detto Giovannini, «le autorità portuali stanno dimostrando la loro efficienza, anche nel gestire la mole di investimenti in corso, che tutte insieme raggiungono i 5 miliardi di euro. In questo contesto le zone economiche speciali sono fondamentali, perché rientrano non nella vecchia idea di un' Italia piattaforma logistica ma di un Paese pensato come piattaforma industriale, in cui mantenere una logistica della manifattura». Il ministro Giovannini ha elencato quattro passi da fare nei prossimi anni per la portualità italiana: sicurezza sul lavoro, su cui il ministero stringerà prossimamente un protocollo con l' INAIL; una programmazione "giovane", per un maggiore impiego delle nuove generazioni nei porti e nella logistica; la formazione, attraverso le reti territoriali, in questo caso quelle tra università e autorità portuali; infine, attuare le buone pratiche di gestione, su cui Giovannini chiede «uno sforzo importante ai presidenti delle autorità di sistema portuale».



Ship 2 Shore

Primo Piano

Giovannini 'lancia' Ivano Russo come nuovo amministratore di RAM Spa

"Sono lieto di annunciare che il 27 giugno proporremo, durante l'assemblea degli azionisti, la nomina di Ivano Russo alla carica di amministratore di RAM, la Rete autostrade Mediterranee". A dare l'annuncio della nuova nomina è stato direttamente il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenuto durante il momento conclusivo dell'assemblea di **Assoporti**, l'associazione delle autorità di sistema portuale italiane. L'intervento di Giovannini ha puntato su più tematiche: "Su parità di genere, sostenibilità, si è fatto tanto, ma occorre fare passi più ancora veloci sulla sicurezza sul lavoro, perché il lavoro cambia velocemente; occorre sviluppare il programma per i giovani, prendendo esempio da Rotterdam, su questo bisogna capire cosa fare e come strutturarlo; dobbiamo andare avanti con la formazione, e per questo vi invito a lavorare con la rete delle università per una portualità sostenibile; non va dimenticata la disabilità, infatti darò seguito all'iniziativa del ministro Stefani per capire come gli investimenti vengono fatti rispetto a questo tema; infine le buone pratiche, se tutti i porti fossero allineati in questo senso, non solo avremmo fatto un grande salto ma avremmo mostrato una maggiore unicità".

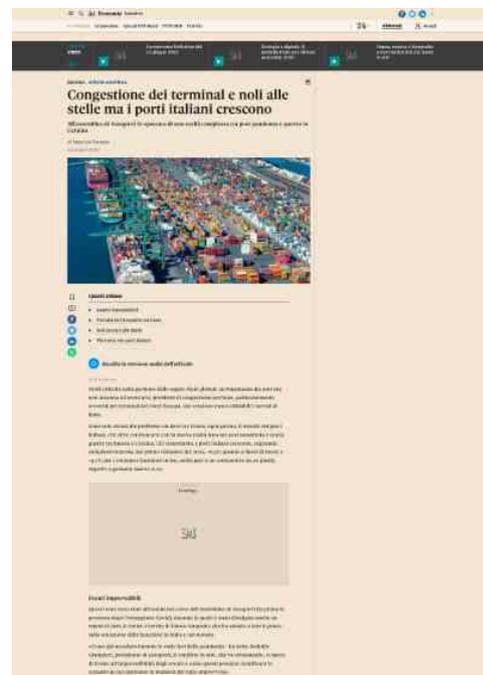
"Ai presidenti delle autorità portuali chiedo uno sforzo in più, in particolare sul tema della digitalizzazione. Non a caso, dopo anni di incapacità, ci siamo dovuti riappropriare della Piattaforma Logistica Nazionale", ha concluso il ministro. Ivano Russo, che succederà a Zeno D'Agostino, è l'attuale direttore generale di Confetra, la Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica. Napoletano, classe 1978, laurea e dottorato in Scienze politiche, dal 2010 al 2013 ha ricoperto l'incarico di responsabile del Centro studi dell'Unione Industriali di Napoli. Russo entra a far parte della squadra di Delrio, all'epoca sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega alla Coesione territoriale. Lo segue, poi, al ministero delle Infrastrutture e qui comincia il rapporto col mondo della logistica. Contribuisce a riformare la portualità lavorando nello staff dell'ex ministro Delrio ed è a lui che si deve l'invenzione della denominazione Autorità di sistema portuale'. Ora è chiamato a guidare RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, una società in house del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, che nasce nel 2004 con il nome Rete Autostrade Mediterranee (RAM), con l'obiettivo di attuare il cosiddetto "Programma Nazionale delle Autostrade del Mare" all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS).



Congestione dei terminal e noli alle stelle ma i porti italiani crescono

Raoul de Forcade

Gravi criticità nella gestione delle supply chain globali, un' impennata dei noli che non accenna ad arrestarsi, problemi di congestione portuale, particolarmente avvertiti nei terminal del Nord Europa, che rendono meno affidabili i servizi di linea. Sono solo alcuni dei problemi cui deve far fronte, ogni giorno, il mondo dei porti italiani, che deve confrontarsi con la nuova realtà nata nel post pandemia e con la guerra tra Russia e Ucraina. Ciò nonostante, i porti italiani crescono, segnando complessivamente, nel primo trimestre del 2022, +6,5% quanto a flussi di merci e +9,7% per i container (misurati in teu, unità pari a un contenitore da 20 piedi), rispetto a gennaio-marzo 2021. Questi temi sono stati affrontati nel corso dell' assemblea di **Assoport** (la prima in presenza dopo l' emergenza Covid), durante la quale è stato divulgato anche un report di Srm, il centro ricerche di Intesa Sanpaolo, che ha aiutato a fare il punto sulla situazione delle banchine in Italia e nel mondo. «Come già accaduto durante le varie fasi della pandemia - ha detto **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoport**, il conflitto in atto, che va condannato, ci mette di fronte all' imprevedibilità degli eventi e come questi possano modificare lo scenario in cui operiamo in maniera del tutto improvvisa». Come si legge nello studio di Srm, in effetti, a gennaio 2022 si prevedeva che il Pil mondiale crescesse del 4,4% ma ad aprile, dopo l' invasione russa in Ucraina, la percentuale si è ridotta al 3,6%. Le previsioni per il commercio internazionale si ridimensionano da un +6% a un +5% e l' inflazione sale da 3,87% a 7,4%. Di conseguenza, il trasporto marittimo totale ridimensiona le proprie aspettative di crescita da +3,5% a +2,6%, con l' unica previsione positiva che attiene al trasporto via mare di gas, in salita dal 4,4% al 5,9%. Intanto aumentano i ritardi nei servizi di linea dei container. Le grandi alleanze di armatori del settore (2M, Ocean Alliance e The Alliance) complessivamente mostravano una durata media, per un viaggio andata e ritorno di una portacontainer sulla rotta Far East - Europa di 81 giorni. A novembre 2021, la durata si era allungata di 17 giorni, e tale era ancora a febbraio 2022. Ma a maggio di quest' anno (dopo cioè lo scoppio della guerra) la durata è arrivata a 20 giorni in più rispetto agli 81 iniziali. E non si è fermata l' impennata dei noli container sulle principali rotte. La variazione annuale complessiva segna un +25%, con crescita particolarmente significative su alcune rotte: Rotterdam-New York (+102%); Los Angeles-Shanghai (+73%); Shanghai- Los Angeles (+55%); Shanghai-New York (+48%); New York-Rotterdam (+33%) e Shanghai-Genova (+23%). Uniche eccezioni: Rotterdam-Shanghai (-8%) e Shanghai-Rotterdam (-1%). Ma nonostante tutto «la situazione in atto (con i dati di crescita dei porti registrati da Srm, ndr) - ha affermato **Giampieri** - mette in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo,



illudendoci, fossero immutabili». La portualità italiana, ha proseguito, «ha registrato un incremento dei traffici nel 2021; e nel primo trimestre 2022 ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziamo ora a contabilizzarli, con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà». Giampieri ha poi sottolineato che «ci siamo trovati di fronte a una realtà che probabilmente era stata sottovalutata e la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell' approvvigionamento di alcune materie prime; e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring ; ma preferisco dire l' accorciamento della catena logistica». Il Mediterraneo, ha detto Giampieri, «è tornato al centro delle rotte e, in quest' ottica, l' Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi servono, più che mai, visione e coraggio nelle scelte da effettuare, per sfruttare le opportunità che si stanno creando, a partire da Pnrr, transizione ecologica e transizione digitale».

Maggiore autonomia amministrativa e finanziaria, tra le richieste delle Autorità di Sistema Portuale italiane

Giampieri: è necessaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese «La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 il primo trimestre ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziamo ora a contabilizzarli con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà». Lo ha affermato il presidente dell' Associazione dei Porti Italiani (**Assoporti**), **Rodolfo Giampieri**, nella sua relazione all' assemblea dell' organizzazione tenutasi oggi a Roma che ha iniziato tracciando un quadro dell' attuale scenario. «Certo è - ha proseguito **Giampieri** - che ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata. La delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell' approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l' accorciamento della catena logistica). Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest' ottica, l' Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando». Il presidente di **Assoporti** si è soffermato anche sul tema della tassazione delle Autorità di Sistema Portuale italiane imposta dall' UE (del 4 dicembre 2020). «Come noto - ha ricordato Giampieri - le AdSP coordinate da **Assoporti**, hanno presentato ricorso avverso la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione delle attività nei porti, considerate attività di natura economica. Su questo argomento non voglio entrare nel tecnicismo giuridico, ma vorrei dire che **Assoporti** è convintamente in prima linea con tutte le AdSP, auspicando che si trovi una soluzione che tenga conto della peculiarità del settore, e che eviti di indebolire un comparto strategico della logistica moderna italiana». **Giampieri** è tornato poi sulla richiesta di una maggiore autonomia per le Autorità di Sistema Portuale: «ogni giorno - ha evidenziato - le AdSP sono in prima linea, in un' amministrazione attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investimenti e applicare le norme, tutto con l' obiettivo di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese. Ed è per questo che sarebbe opportuno riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità Portuali prima, delle AdSP adesso: maggiore autonomia amministrativa e maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese». Il presidente ha parlato anche dei fondi per i porti nell' ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza: «a favore dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi - ha specificato - tra PNRR e Fondo Complementare



Informare

Primo Piano

sono previsti circa quattro miliardi per interventi per l' ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture, la realizzazione del Piano nazionale del Cold ironing, l' efficientamento energetico, e per agevolare l' intermodalità con la realizzazione dell' ultimo miglio ferroviario. Tutto questo ci fa ben sperare perché vediamo questi investimenti e gli obiettivi che ne fanno parte come un lascito (legacy direbbero gli inglesi) per le generazioni future».

Assemblea Pubblica di Assoport: lavoro e nuove professioni

'L' Italia dei porti, dopo due anni di assenza forzata, è tornata in presenza per affrontare il cambiamento mondiale in atto' Roma.

'L' Italia dei porti, dopo due anni di assenza forzata, è tornata in presenza per affrontare il cambiamento mondiale in atto' Roma . 'I porti non si fermano' è stato il tema lanciato da **Assoport**, stamane durante l' Assemblea Pubblica. Un' assemblea ricca di sorprese su tutti i fronti e con il Ministro Giovannini che annuncia la nomina di Ivano Russo come amministratore unico di Rete Autostrade del Mare. **Assoport** ha accolto con favore la disposizione normativa che prevede l' istituzione di comunità energetiche nei porti da parte delle AdSP. Si tratta del riconoscimento del principio di un ruolo rafforzato delle Autorità che può facilitare la transizione ecologica. E, sul tema della sostenibilità ambientale, **Assoport** ha condiviso diversi protocolli d' intesa per favorire l' economia circolare in materia di riciclo dei rifiuti. Il presidente, **Rodolfo Giampieri**, aprendo l' assemblea annuale di **Assoport** ha dichiarato che: 'le AdSP, coordinate da **Assoport**, hanno presentato ricorso avverso la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione delle attività nei porti, considerate attività di natura economica. Su questo argomento non voglio entrare nel tecnicismo giuridico, ma vorrei dire che **Assoport** è convintamente in prima linea con tutte le AdSP, auspicando che si trovi una soluzione che tenga conto della peculiarità del settore, e che eviti di indebolire un comparto strategico della logistica moderna italiana'. 'Il mondo sta cambiando intorno a noi e dopo questi anni pieni di eventi imprevisi come la pandemia e adesso la guerra, i porti non si sono mai fermati' - ha sottolineato **Rodolfo Giampieri** - 'Crediamo sia il momento giusto per sottolineare il ruolo della portualità italiana, ma anche di avviare un lavoro di sintesi che ci consenta di fare in modo che i fondi del PNRR, e non solo, portino ad una modernizzazione del sistema. In generale, l' attenzione posta al nostro comparto è tanta, e vogliamo che si senta forte la risposta responsabile del sistema delle AdSP. Per questo motivo, abbiamo organizzato la nostra Assemblea che, oltre alla mia relazione, avrà anche dei panel di approfondimento tecnico con dei massimi esperti.' **Assoport** è impegnata sul tema della sicurezza con le parti sociali e con il cluster per trovare soluzioni, fare approfondimenti, aumentare la consapevolezza, stimolare la formazione. 'Un Paese che vuole crescere deve decidere e non rinviare. Tutto questo significa molto lavoro. E la parola 'lavoro' - ha detto **Giampieri** - mi porta ad aprire uno dei temi a me più cari, l' importanza che ha l' attività lavorativa, e il valore dell' occupazione stabile'. Una grande assunzione di responsabilità per tutta **Assoport** per essere protagonisti del nuovo mondo; responsabilità che impegnerà tutte le AdSP nel coinvolgere lavoratrici e i lavoratori; ma il lavoro si deve svolgere in piena sicurezza,



Il Nautilus

Primo Piano

un elemento su cui **Assoporti** non potrà transigere e per cui necessita più consapevolezza, più formazione, per un lavoro in profonda trasformazione. 'Un rinnovamento - sottolinea **Giampieri** - che passa dalla transizione ecologica e digitale, ma non solo. Un rinnovamento che vedrà nascere tantissime nuove professioni, ora che si assiste a nuove visioni dei porti che cambiano. E, sempre più, con l'innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all'impiego di giovani e alla parità di genere. In questo contesto, un tema è anche dover formare e riqualificare le lavoratrici e i lavoratori già occupati ma anche, per certe fasce d'età, a doverli accompagnare rispettosamente alla pensione, ringraziandoli per quello che hanno fatto, perché se siamo qui, è anche grazie a loro'. 'Insieme al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, abbiamo lavorato come squadra sulla pianificazione strategica dei porti ottenendo alcune modifiche della legislazione in materia di Piani Regolatori Portuali, con una significativa semplificazione delle procedure'. 'Abbiamo contribuito - ha spiegato **Giampieri** - alla definizione di una bozza di decreto che regola il rilascio delle concessioni in ambito portuale, mantenendo il rispetto di un principio: dare regole omogenee in tutto il Paese evitando potenziali incertezze per gli operatori portuali'. Poi, il Ministro Enrico Giovannini ha annunciato che Ivano Russo (attuale direttore generale della Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica), sarà nominato il prossimo 27 giugno dall'assemblea di RAM amministratore unico della società; succederà all'attuale amministratore Zeno D'Agostino. RAM, Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, è una società in house del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, nasce nel 2004 con il nome Rete Autostrade Mediterranee (RAM), con l'obiettivo di attuare il cosiddetto 'Programma Nazionale delle Autostrade del Mare' all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS). 'Alle 'buone pratiche' - ha detto il ministro - a cui tutti i porti dovrebbero essere allineati, ed per questo che chiedo uno sforzo maggiore ai presidenti dei porti 'in particolare sulla digitalizzazione'; 'non è un caso che abbiamo voluto riappropriarci, dopo anni di incapacità della Piattaforma Logistica Nazionale'. Da rilevare l'intervento di SRM che ha presentato uno studio con cui si rappresentano positive nel primo trimestre 2022 le performance di tutte le tipologie di merci, ma a trainare maggiormente la crescita sono le movimentazioni di container (+13,4%). Con circa 6 milioni di passeggeri il comparto pax consolida il suo rilancio. L'Italia dei porti prosegue la strada della ripresa post-pandemia con un traffico merci complessivo di 118 milioni di tonnellate, in crescita del 6,5% rispetto allo stesso periodo del 2021, mostrando di non risentire ancora delle conseguenze del conflitto russo-ucraino scoppiato a fine febbraio. Abele Carruezzo.

Ship 2 Shore

Primo Piano

La capacità di adattamento ha salvato i porti durante la pandemia. Per le sfide all'orizzonte, però, Assoportri invoca 'una semplificazione robusta, razionale e intelligente'

Roma L'orgoglio di rappresentare una realtà che ha dimostrato di sapersi adattare ai profondi cambiamenti imposti dalla pandemia e la consapevolezza di dover dimostrare altrettanta resilienza di fronte alle nuove ed epocali sfide che si presentano all'orizzonte. È quanto emerso dalla relazione presentata da **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoportri**, in occasione dell'Assemblea Pubblica dell'Associazione dei porti italiani, svoltasi a Roma. Lo slogan scelto per presentare l'evento è 'I porti non si fermano' e, proprio a questo proposito, riferendosi al conflitto in corso in Ucraina, **Giampieri** ha sottolineato come la situazione in atto metta in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, illudendoci, fossero immutabili. Una forza di reazione importante che ricorda un concetto di Charles Darwin: non è la specie più forte o la più intelligente a sopravvivere, ma quella che si adatta meglio al cambiamento. E, se il commercio internazionale è stato in grado di reggere l'urto causato dalle misure di contrasto e prevenzione messe in campo per arginare il Covid-19, ora nella competizione entrano prepotentemente altri attori: costosi noli marittimi, aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime che hanno portato a un'inflazione più elevata e più ampia del previsto e, non ultime, le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali, ha spiegato il numero uno dei porti italiani. Da comprendere in maniera rapida, per cercare di trarne i possibili vantaggi, c'è poi il fenomeno della cosiddetta regionalizzazione della globalizzazione. Secondo **Giampieri** ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata. La delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l'accorciamento della catena logistica). In questo contesto, i porti italiani possono cogliere le possibilità derivanti da una rinnovata centralità del Mediterraneo e per fare in modo che ciò accada, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando. È giunto il momento di agire tutti insieme e di farlo in maniera razionale e intelligente, ha rimarcato il presidente di **Assoportri**. Per riuscire ad emergere, come comparto, rafforzati e rilanciati da una progettualità di lungo periodo, bisognerà essere in grado di sfruttare il volano rappresentato dalle grandi trasformazioni incentivate anche con i fondi del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Su questo ha posto l'accento l'ex presidente dell'Autorità Portuale di Ancona, dicendo che mai come adesso, con la trasformazione del mondo, guidata da due grandi obiettivi economici e sociali: la transizione ecologica e la transizione



Ship 2 Shore

Primo Piano

digitale, è necessario essere ancora più compatti e fare sintesi anche delle diverse posizioni presenti tra i player del comparto. Senza voler spegnere gli entusiasmi, il numero uno dei porti italiani ha voluto sottolineare che dobbiamo essere realisti, senza una semplificazione robusta, razionale e intelligente questi obiettivi ambiziosi avranno difficoltà ad essere realizzati. La semplificazione è necessaria per garantire l'apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento. Ed è a tale proposito che **Giampieri** ha candidato **Assoport**, in qualità di rappresentante di tutte le AdSP, al ruolo di coordinatore delle azioni da mettere in campo e interlocutore leale delle istituzioni, non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello che serve. E, venendo alle proposte, il leader dei porti italiani ha voluto ribadire la vicinanza dell'Associazione alle AdSP nella battaglia legale contro la decisione della Commissione Europea in materia di tassazione delle attività nei porti, considerate attività di natura economica. Su questo argomento non voglio entrare nel tecnicismo giuridico, ma vorrei dire che **Assoport** è convintamente in prima linea con tutte le AdSP, auspicando che si trovi una soluzione che tenga conto della peculiarità del settore, e che eviti di indebolire un comparto strategico della logistica moderna italiana. A proposito, invece, dei risultati già ottenuti, **Giampieri** ha poi rivendicato che abbiamo contribuito alla definizione di una bozza di decreto che regola il rilascio delle concessioni in ambito portuale, mantenendo il rispetto di un principio: dare regole omogenee in tutto il Paese evitando potenziali incertezze per gli operatori portuali.

Assoport: "Pnrr? Ai porti serve un interlocutore unico"

Roma - 'Gli investimenti nei porti da Piano nazionale di Ripresa e resilienza e da Piano nazionale complementare sono come un lascito - 'legacy' direbbero gli inglesi - per un futuro sostenibile e inclusivo. E poi ci sono gli ulteriori strumenti delle Zone economiche speciali e delle Zone logistiche semplificate, per sviluppare gli investimenti sui territori. Ma dobbiamo essere realisti: senza una semplificazione robusta, razionale, intelligente avremo difficoltà a realizzare tutto'. VIDEO: TUTTI I PROGETTI DI SOSTENIBILITA' NEI PORTI RACCONTATI (IN BREVE) DAI PRESIDENTI Così il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri, in occasione dell' assemblea pubblica di Assoport, l' associazione delle Autorità di sistema portuale italiane. 'La semplificazione serve per i cantieri, per realizzare le opere una volta ottenute le fonti di finanziamento. Bene quindi il rispetto delle norme in vigore, ma queste norme spesso sono fluide. Per questo quindi serve un ente unico di regolazione e vigilanza, un unico interlocutore per le varie necessità del cluster. E questo a nostro giudizio non può che essere il ministero per le Infrastrutture e mobilità sostenibile, che tra l' altro per legge è il nostro ministero vigilante'. I porti chiedono insomma chiarezza e un unico interlocutore nel quadro degli interventi straordinari da Pnrr e Pnc: nessun accenno diretto, ma a tutti in sala sono venute in mente le difficoltà di relazione dei porti con alcuni dicasteri, Transizione ecologica in particolare, che non avrebbe ancora dato il via libera a una cospicua parte di finanziamenti Pnrr legati ai porti verdi. LA RELAZIONE DI GIAMPIERI Su questo punto il ministro Enrico Giovannini non ha risposto direttamente, anche se sono circolate indiscrezioni (smentite dal Mims) secondo cui il ministro starebbe pensando a una task force sulla gestione dei programmi straordinari dei porti. In ogni caso, Giovannini ha ricordato diverse cose, a partire dal fatto che l' obiettivo del governo sia mirato a inserire le banchine in un quadro di politica industriale italiana: 'La buona notizia - dice Giovannini - è che le Authority sanno resistere alle sirene. A quelli che dicono che gli scali devono essere in competizione gli uni con gli altri, quelli che ci vuole il ministero del Mare, quelli che la specificità del porto, quelli che l' unicità del porto A chi dice vogliamo il ministero del Mare (che sono soprattutto gli armatori, ndr) rispondo che stiamo lavorando a un Programma Paese che al contrario interconnetta i porti all' interno dell' Italia e con il resto d' Europa, dunque con investimenti sulle ferrovie, sulle connessioni e riflettendo sul piano nazionale aeroporti. Si tratta insomma di una visione manifatturiera dei servizi in cui i porti hanno un ruolo fondamentale non come monadi, ma parte di un sistema diverso'. Un contesto dove l' accorciamento della catena logistica gioca un ruolo fondamentale, perché Zes e Zls dovrebbero candidarsi a essere le sedi del reshoring per l' industria italiana: 'A Davos - prosegue Giovannini - un grande produttore di microchip mi ha detto:



The Medi Telegraph

Primo Piano

'Adesso dovete pensare alla globalizzazione regionale. Noi non possiamo mica pensare di trasportare per sempre microchip dall' Estremo Oriente, inquinando il pianeta'. Insomma, il messaggio era 'attrezzatevi'. Insomma, la sostenibilità non è un vezzo del ministro: la transizione è un processo in atto, che dobbiamo stare attenti a non subire'. Giampieri con Sonia Sandei, responsabile Elettificazione del gruppo Enel Così, dice Giovannini, non può funzionare la visione degli armatori: 'Ci viene detto: servono il Gnl, l' ammoniaca, l' idrogeno e i combustibili normali. Vi dovete attrezzare con tutti i mezzi immaginabili. Così non può funzionare: bisogna prima capire dove vogliamo portare il sistema, ecco perché l' accordo con il ministero dell' Università per interconnettere anche i porti il mondo accademico'. Foto di gruppo dei presidenti dei porti italiani: da sinistra Musolino (Civitavecchia), Garofalo (Ancona), Guerrieri (Livorno-Piombino), Di Sarcina (Catania-Augusta), Deiana (Sardegna), Mega (Stretto), D' Agostino (Treiste) coperto dal ministro Giovannini, Rossi (Ravenna) dietro Giampieri, il comandante generale Nicola Carlone, Pasqualino Monti (Palermo-Trapani), Fulvio Lino Di Blasio (Venezia) Il ministro ha anche annunciato la nomina di Ivano Russo alla guida della Ram, che si occuperà tra l' altro della digitalizzazione dei porti, obiettivi falliti da Uirnet 'dopo anni di inefficienza e incapacità' sentenza Giovannini. Giulio Lo Iacono, responsabile pianificazione dell' Alleanza italiana per lo Sviluppo sostenibile (Asvis) ha ricordato la necessità di un Sustainability Manager per ogni porto proprio in vista degli ingenti investimenti nei porti verdi. Dall' assemblea è emersa, oltre a una profonda disamina sul ruolo geopolitico dei porti, anche lo stato di salute delle banchine italiane nel primo trimestre del 2022, curato dal centro studi Srm collegato a Intesa Sanpaolo : la crescita complessiva è del 6,5% sullo stesso periodo del 2021, a quota 117,7 milioni di tonnellate di merce movimentata. I container sono cresciuti del 13,4%. I container (dati in teu) movimentati sono stati 2,8 milioni (+9,7%), stabili i rotabili (dati in tonnellate) a 28 milioni (+1,5%), cinque milioni le merci varie (+14,7%), 15 milioni le rinfuse solide (+9,2%) e infine 38,4 milioni le rinfuse liquide (+3,1%). Il parterre in sala.

Il ministro Giovannini indica Ivano Russo come nuovo amministratore delegato di RAM

ROMA - Ivano Russo, attuale direttore generale di Confetra, sarà nominato nuovo amministratore delegato di RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, società in house del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, capitale detenuto dal MISE (Ministero dell' Economia e delle Finanze). Lo ha annunciato, stamani, il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, intervenendo dal palco dell' Assemblée Pubblica di **Assoport**, svolta a Roma presso lo Spazio Vittoria. Il nome di Russo, professionista di alta levatura, ha specificato il ministro - verrà formalizzato il 27 giugno prossimo nell' ambito dell' assemblea degli azionisti. RAM è destinata a svolgere un ruolo ancora più centrale, in relazione ai Progetti e alle risorse del PNRR del Ministero supportando tecnicamente l' elaborazione, l' attuazione e la gestione delle linee di intervento in materia di trasporto e logistica, ha spiegato il ministro. RAM adatterà 'il proprio ruolo e le proprie funzioni guardando una nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione del settore'. Parlando degli investimenti del PNRR, Giovannini ha sottolineato che questi dovranno produrre una diversità.



'Il Piano nazionale dei porti, non ha a che fare con i servizi del mare semplicemente' - "perché parlare di porti significa parlare di politica industriale, allora vogliamo un ministero del mare che si occupi dell' economia di tutto il Paese? è stata la domanda retorica di Giovannini - Oppure vogliamo un Programma Paese che interconnetta tutti i porti, all' interno dei nodi Europei, con gli investimenti sulle ferrovie, e le connessi tra i porti stessi. Quello che stiamo mettendo nel Piano nazionale dei porti, è qualcosa che ha a che fare con il mare in senso stretto? No. Ma i porti hanno un ruolo fondamentale come parte di un sistema diverso'. Il ministro sottolinea la parola diversità, perché il futuro ha insito un sistema che dovrà esprimere un cambiamento rispetto ad oggi e questo soprattutto sul piano dell' energia. La diversità, così come tracciata nelle riunioni di Davos, il World Economic Forum, del maggio scorso, dove si sono riuniti i grandi della terra per discutere di cambiamento climatico ed energia. La transizione energetica del trasporto marittimo è oggi e, sarà nel futuro sempre più, il tema centrale per il futuro della terra, "per questo ci sarà bisogno di innovazione, che è espressa dalla creazione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, MIMS, dai rapporti con le università che le AdSP stanno realizzando". ha tenuto a specificare il ministro. Riguardo alla digitalizzazione Giovannini ha concluso chiedendo uno sforzo maggiore ai presidenti dei porti: "Non è un caso che abbiamo voluto riappropriarci, dopo anni di incapacità della Piattaforma Logistica Nazionale" - 'Abbiamo un sacco di lavoro da fare, dobbiamo essere realisti ma impegnati a fare il salto. Abbiamo la possibilità di fare tante cose'.

Intervento di Giampieri all'assemblea Assoport

Ecco il testo integrale della relazione del presidente di **Assoporti**, Rodolfo Giampieri, alla recente assemblea pubblica dell'Associazione. La situazione in atto mette in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, illudendoci, fossero immutabili. I porti non si fermano, è così che abbiamo voluto aprire la nostra assemblea perché la filiera porti-logistica si è dimostrata resiliente e organizzata. Sempre pronta ad affrontare gli imprevisti. Sempre al lavoro, grazie alle donne e agli uomini che ci operano. Basata su un'organizzazione che si è rivelata pienamente efficace ed efficiente, con ruoli ben definiti e regole certe. Sicuro, ci sarà bisogno di modernizzare, ma il format funziona. Il commercio internazionale ha mostrato un notevole grado di resilienza tanto che nel 2021 erano stati superati gli scambi di merci del 2019. Ora, però, nella competizione entrano prepotentemente altri attori: costosi noli marittimi, aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime che hanno portato a un'inflazione più elevata e più ampia del previsto e, non ultime, le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali. La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 il primo trimestre ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziano ora a contabilizzarli con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà. Certo è che ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata - la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l'accorciamento della catena logistica). Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando. È giunto il momento di agire tutti insieme e di farlo in maniera razionale e intelligente. Mai come adesso, con la trasformazione del mondo, guidata da due grandi obiettivi economici e sociali: la transizione ecologica e la transizione digitale è necessario essere ancora più compatti e fare sintesi anche delle diverse posizioni presenti tra i player del comparto. Per tale motivo, come **Assoporti** in rappresentanza di tutte le Autorità di Sistema Portuale, ci poniamo come coordinatori delle azioni da mettere in campo e interlocutori leali delle istituzioni, non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello che serve. Ogni giorno le **AdSP** sono in prima linea, in un'amministrazione



Euromerci

Primo Piano

attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investimenti e applicare le norme, tutto con l'obiettivo di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese. Ed è per questo che sarebbe opportuno riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità Portuali prima, delle **AdSP** adesso: maggiore autonomia amministrativa e maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese. Vorrei anche aprire uno dei temi a me più cari, l'importanza che ha l'attività lavorativa, e il valore dell'occupazione stabile. L'ho detto in premessa, i porti sono stati e sono sempre operativi grazie alle lavoratrici e ai lavoratori. Ci stiamo impegnando concretamente sul tema della sicurezza con le parti sociali e con il cluster per trovare soluzioni, fare approfondimenti, aumentare la consapevolezza, stimolare la formazione, fare tutto quello che possiamo in un mondo del lavoro in profonda trasformazione. Una grande assunzione di responsabilità personale e collettiva. E, se vogliamo essere protagonisti del nuovo mondo, che coinvolge anche tutte le lavoratrici e i lavoratori, dobbiamo partecipare ai processi di rinnovamento. Un rinnovamento che passa dalla transizione ecologica e digitale, ma non solo. Le nuove modalità di espletamento delle operazioni portuali hanno cambiato il sistema che si conosceva in passato. E, sempre più, con l'innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all'impiego di giovani e alla parità di genere. Ma questo è soltanto un primo passo che ogni **AdSP** sta portando avanti con i territori e con gli operatori portuali. Non basta scrivere un documento, dobbiamo iniziare a vedere il cambiamento intorno a noi. Per fare questo, dobbiamo avviare un forte dialogo e una forte campagna di informazione. Senz'altro, le previsioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vanno in questa direzione. Infatti, gli obiettivi del PNRR e del Fondo Complementare sono di ampio respiro e vanno nella direzione della modernizzazione del Paese, passando attraverso riforme vere che segneranno il futuro di tutti. I grandi temi affrontati, le notevoli risorse stanziare vanno verso tre grandi direttrici: infrastrutture, info-strutture (digitalizzazione) e sostenibilità non solo ambientale ma anche economica e sociale (in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite). Il PNRR è un'opportunità da cogliere. Tutto questo ci fa ben sperare perché vediamo questi investimenti e gli obiettivi che ne fanno parte come un lascito (legacy direbbero gli inglesi) per le generazioni future. Potremmo dire che il leitmotiv è proprio un futuro sostenibile e inclusivo. Tuttavia, dobbiamo essere realisti, senza una semplificazione robusta, razionale e intelligente questi obiettivi ambiziosi avranno difficoltà ad essere realizzati. La semplificazione è necessaria per garantire l'apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento. Vogliamo lavorare bene e nel pieno rispetto delle norme in vigore, ma chiediamo che queste norme siano fluide e che ci sia un unico ente di indirizzo, di regolazione e di vigilanza. Da sottolineare, comunque, che è iniziato un serio percorso di semplificazione da parte del Governo che però deve essere rafforzato, migliorato e accelerato. Abbiamo scadenze improrogabili dietro l'angolo. Se vogliamo essere come i paesi del nord Europa, molto spesso evocati, dobbiamo arrivare

Euromerci

Primo Piano

anche ai tempi di attuazione delle opere del Nord Europa. Questa è semplificazione razionale, e non fuga da controlli e responsabilità. È anche importante che ci sia un dialogo nei e con i territori, vorrei ricordare che Porti e città, soprattutto nel contesto italiano, non possono che procedere insieme nella transizione ecologica e nello sviluppo. Mai come adesso vi è la necessità di un forte dialogo con i territori, perché è impensabile che un porto possa svilupparsi in contrasto con le comunità circostanti e l'ecosistema portuale. E ritengo che in questo contesto anche il segmento di traffico delle crociere possa svolgere un ruolo centrale e innovativo. È anche questo un nuovo ruolo dei porti: generatori di movimento immediato (crocieristi) e di ritorno delle persone, come turisti, (poderoso marketing territoriale). Occorre comunicare con coloro che vivono nei territori intorno ai porti, adattando talvolta le scelte commerciali ai territori di riferimento. Concludendo, la globalizzazione (spostamento merci da un continente all'altro) è avvenuta e avviene attraverso il mare (sopra le navi e sbarca sui territori attraverso i porti) e sarà sempre il mare a trasportare innovazione e sviluppo, merci e persone. Soltanto questo basterebbe per definire l'importanza assoluta della portualità per il nostro Paese, finalmente riconosciuta come strategica. La crescita è sinonimo di investimento, ricerca, conoscenza, studio e formazione del capitale umano. La crescita per essere equilibrata e giusta deve essere economica, scientifica e anche etica. È il momento ideale per uscire dalla sottocultura del vittimismo, dalle logiche localistiche, per entrare nella grande dimensione del futuro, investendo anche sul capitale fiduciario (cioè su maggiore fiducia sociale). 23/06/2022, © Euromerci - riproduzione riservata

Il Secolo XIX

Primo Piano

giampieri (assoporti): «serve un interlocutore unico»

«Pnrr, più chiarezza A rischio le opere»

ALBERTO QUARATI

Alberto Quarati «Senza una semplificazione robusta, razionale, intelligente avremo difficoltà a realizzare tutto». Così il presidente di **Assoporti**, **Rodolfo Giampieri**, che ieri ha riunito in assemblea le Autorità di sistema portuale italiane, a proposito dei 5 miliardi di euro di investimenti previsti sulle banchine nazionali tra Pnrr, Piano complementare e altre risorse, cui si aggiungono le Zes e le Zone logistiche semplificate. Un ingorgo di progetti e gare dove la singola Authority si trova a dover relazionarsi con più ministeri a vari livelli: un caso per esempio è quello della Transizione ecologica, che sarebbe in ritardo sull' erogazione di alcuni fondi. Ma senza fondi i porti non possono fare le gare, senza gare non si va avanti con gli obiettivi del Pnrr e senza obiettivi del Pnrr si perdono i fondi. «La semplificazione serve - dice **Giampieri** - per realizzare le opere una volta ottenute le fonti di finanziamento. Bene quindi il rispetto delle norme in vigore, che però devono essere fluide. Per questo serve un ente unico di regolazione e vigilanza, un unico interlocutore per le varie necessità del cluster. E questo a nostro giudizio non può che essere il ministero per le Infrastrutture e mobilità sostenibile, che tra l' altro per legge è il nostro ministero vigilante». I porti chiedono insomma chiarezza nel quadro degli interventi straordinari. Su questo punto il ministro Enrico Giovannini non risponde direttamente, ha ricordato diverse cose. Intanto ha annunciato la nomina di Ivano Russo alla guida di Ram, la società di Stato che dopo il fallimento di Uirnet si dovrà occupare della digitalizzazione dei porti. Giovannini ha poi sottolineato che l' obiettivo del governo è mirato a inserire le banchine in un quadro di politica industriale italiana: «A chi dice vogliamo il ministero del Mare (sono soprattutto gli armatori, ndr) rispondo che stiamo lavorando a un Programma Paese che al contrario interconnetta i porti all' interno dell' Italia e con il resto d' Europa, dunque con investimenti su ferrovie e connessioni. Si tratta di una visione manifatturiera dei servizi in cui i porti hanno un ruolo fondamentale non come monadi, ma parte di un sistema diverso». Un contesto dove l' accorciamento della catena logistica gioca un ruolo fondamentale: Zes e Zls dovrebbero candidarsi a essere le sedi del reshoring per l' industria italiana. Dall' assemblea sono emersi, analizzati da Srm, i numeri del primo trimestre dei porti, con 117,7 milioni di tonnellate di merce movimentata (+6,5% sullo stesso periodo del 2021). I container (in teu) sono stati 2,8 milioni (+9,7%), rotabili a 28 milioni di tonnellate (+1,5%), 5 milioni le merci varie (+14,7%), 15 milioni le rinfuse solide (+9,2%) e 38,4 milioni le rinfuse liquide (+3,1%).



Giovannini: 'I porti funzionano'. No a un Ministero del Mare

Ai presidenti delle port authority ha chiesto passi più veloci su quattro punti: sicurezza sul lavoro, giovani, formazione e disabilità

Roma - 'Perché dei porti non si parla tanto? Perché funzionano!'. Ha esordito così, rispondendo ad alcune considerazioni emerse prima del suo intervento, il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, durante il proprio discorso all'assemblea di **Assoporti** tenutasi a Roma. 'Prima di prendere questo incarico non mi ero occupato molto di porti ma la prima cosa che ho notato è stato il canto di sirene come 'Le Autorità portuali devono competere fra di loro', 'il Ministero del mare', 'il cambiamento' e altro. Nell'ultimo anno e mezzo il sistema portuale ha dimostrato di saper lavorare bene e ha resistito a queste sirene' ha affermato Giovannini. Tre (riforme, investimenti e pianificazioni) i punti attorno al quale il Mims sta preparando 'un documento su come saranno i porti dopo il Pnrr e mostrerà a livello europeo, agli armatori e a chi deve decidere dove operare, dove collocare quel reshoring che ci si attende: nelle Zone economiche speciali'. Più precisamente il Ministro ha detto di voler favorire a ridosso dei porti 'l'insediamento di attività industriali che torneranno in Italia. Il ministro ha detto di concordare con chi dice 'non copiate Rotterdam perché è un'altra cosa'.

Poi ha aggiunto: 'Perché dobbiamo copiare? Bisogna costruire un sistema resiliente e questo significa creare un sistema. Dobbiamo fare investimenti che speriamo non ci portino a rimpiangere le scelte fatte, investimenti per accrescere flussi da sud a nord ma anche da nord a sud. Le Zes saranno fondamentali, magari soprattutto nel Mezzogiorno, per produrre. Parlare di porti vuol dire parlare di politica industriale'. Boccia poi la richiesta di un dicastero dedicato all'economia marittima: 'Vogliamo - ha chiesto Giovannini - un ministero del mare che si occupi di politica industriale di tutto il paese? Un po' difficile. Meglio uno che si occupi di interconnessioni, di ferrovie, visione di paese, di manifattura, di servizi: tutto parte di un sistema diverso. Non c'è dubbio che sarà diverso. A Davos un produttore di microchip ci ha detto che non possono continuare a spedirci merci inquinando con i trasporti via mare. Transizione ecologica non è qualcosa che dobbiamo auspicare ma qualcosa che dobbiamo realizzare e non subire'. A proposito dei nuovi carburanti (ammoniaca, gnl, combustibili normali, idrogeno) 'dobbiamo noi capire dove dobbiamo portare il sistema' ha proseguito. 'Non dobbiamo dare nulla per scontato. Dobbiamo investire in visione, in capacità'. Per questo ha rivelato poi la nascita di un 'Centro di ricerca su innovazione e sostenibilità delle infrastrutture e della mobilità (marittima, ferroviaria, ecc.) per connettere gli enti di ricerca alle necessità del Ministero. Non dobbiamo avere paura del cambiamento né dare nulla per scontato. Non è un caso che nell'ultimo decreto abbiamo dato strumenti più rapidi per investimenti del Corpo delle Capitanerie'. Venendo alla 'lista della spesa' che gli è stata presentata, il ministro



Shipping Italy

Primo Piano

ha risposto dicendo: 'Sono stati fatti passi importanti sulla parità di genere e sulla sostenibilità' ma 'bisogna fare passi più veloci e più avanti su quattro punti'. Il primo: 'Sicurezza sul lavoro (avvio di un protocollo dei porti con Inail come si sta facendo con i grandi soggetti delle infrastrutture italiane)'. Secondo: 'Un programma per i giovani. I porti a Rotterdam sono centri di attrazione delle migliori menti, di startup, ecc. Vogliamo capire cosa fare su questo. Come strutturare tutto questo in modo migliore'. Terzo: 'Formazione. Quasi tutti i porti hanno un' università vicina'. Quarto: 'Disabilità. La ministra Stefani (ministro per le disabilità, ndr) chiede per tutte le opere valutazioni ex ante, in itinere ed ex post su come ogni investimento considera il tema della disabilità per migliorare l' accessibilità'. Un ultimo cenno Giovannini lo ha fatto alle 'buone pratiche perché se tutti i porti fossero allineati alle migliori pratiche non solo avremmo fatto un grande salto ma avremmo anche raggiunto maggiore unicità. Su questo chiedo uno sforzo importante ai presidenti. In particolare sulla digitalizzazione: non è un caso che abbiamo voluto riappropriarci, dopo anni di incapacità, della Piattaforma Logistica Nazionale. Il 27 Giugno proporremo all' assemblea degli azionisti la nomina di Ivano Russo ad amministratore di Ram Spa '. Russo, attuale direttore generale di Confetra, è stato definito dal ministro come un professionista di alta levatura.

Assemblea Assoportri - Giampieri: porti e logistica si adattano velocemente al mondo che cambia

23 giugno 2022 - Si è tenuta ieri l'assemblea di **Assoportri**; il Presidente dell'Associazione, **Rodolfo Giampieri**, durante i lavori dell'Assemblea ha affermato: "La situazione in atto mette in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, illudendoci, fossero immutabili. I porti non si fermano, è così che abbiamo voluto aprire la nostra assemblea perché la filiera porti-logistica si è dimostrata resiliente e organizzata. Sempre pronta ad affrontare gli imprevisti. Sempre al lavoro, grazie alle donne e agli uomini che ci operano. Basata su un'organizzazione che si è rivelata pienamente efficace ed efficiente, con ruoli ben definiti e regole certe. Sicuro, ci sarà bisogno di modernizzare, ma il format funziona. Il commercio internazionale ha mostrato un notevole grado di resilienza tanto che nel 2021 erano stati superati gli scambi di merci del 2019. Ora, però, nella competizione entrano prepotentemente altri attori: costosi noli marittimi, aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime che hanno portato a un'inflazione più elevata e più ampia del previsto e, non ultime, le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali. La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 il primo trimestre ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziamo ora a contabilizzarli con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà. Certo è che ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata - la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l'accorciamento della catena logistica). Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica".



Assemblea Assoport, Giampieri: "I porti, centro nevralgico della trasformazione del Paese" - Video

'I porti non si fermano', è il tema con cui il presidente di Assoport, Rodolfo Giampieri ha aperto l'Assemblea Pubblica dei porti italiani. "La filiera portuale e logistica si è dimostrata resiliente ed ha affrontato gli imprevisti, adattandosi velocemente" - "I porti diventeranno un centro nevralgico della trasformazione della nazione". Lucia Nappi ROMA - Innovazione intesa come transizione energetica, digitale e sostenibilità è questo il macro tema che ha dominato la scena di Assoport, l'Associazione dei porti italiani, che si è riunita in Assemblea Pubblica a Roma. Temi affrontati da Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport, nella relazione introduttiva e poi messi sotto la lente di ingrandimento negli interventi delle due tavole rotonde successive, andate in scena sul palco dello Spazio Vittoria . La prima sulla sostenibilità: economico, sociale e ambientale. La seconda Tavola rotonda sull'instabilità geopolitica nutrita dalle difficili relazioni globali a seguito del conflitto russo-ucraino. E a fronte di tutto ciò il ruolo strategico dei porti. Seduto di fronte al palco il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini , che ha partecipato all'Assemblea dall'inizio alla fine, a lui sono spettate le conclusioni, partecipazione come segnale non trascurabile di attenzione del governo al settore. Nelle prime file i 14 presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, solo 2 mancavano all'appello , in platea tutto il cluster portuale-marittimo , gli esperti, gli studiosi e le istituzioni. 'I porti non si fermano' , è questo il tema con cui il presidente di Assoport ha aperto l'Assemblea 'perché la filiera portuale e logistica si è dimostrata resiliente ed ha affrontato gli imprevisti" - ha detto - " adattandosi velocemente" ai cambiamenti generati da gli eventi che hanno stravolto gli scenari conosciuti fino a quel momento. Inevitabilmente il tema del conflitto russo-ucraino ha campeggiato la scena: 'difficile momento storico senza precedenti per l'Europa dal dopo guerra, come questo già la pandemia ha modificato lo scenario economico' - ha sottolineato il presidente di Assoport . Su questo la tavola rotonda geopolitica ha voluto dare una lettura di quelli che potrebbero essere gli sviluppo prossimi dell'emergenza. Sminare le acque antistanti i porti ucraini, sbloccando soprattutto il porto di Odessa , prospettiva difficile allo stato attuale, a cui si guarda per la ripartenza dei traffici di cereali e del grano diretti soprattutto ai Paesi dell'Africa che dalla guerra rischiano la carestia. La parola "Innovazione" domina sullo schermo dell'Assemblea. Perché è questo il tema del mondo. Innovazione che si impone ai porti nazionali che così grande implicazione hanno nell'economia. Innovazione non solo riferita alle tecnologie, ma al cambiamento che il momento storico esige per le impellenti problematiche ambientali, energetiche, geopolitiche e di sostenibilità nelle tre declinazioni: 'Una situazione quella dei porti che andrà sicuramente modernizzata,



Corriere Marittimo

Primo Piano

anche se il format ha dimostrato di funzionare '. Tiene a precisare il presidente **Giampieri** sentito da Corriere marittimo, a margine dell' evento. **Rodolfo Giampieri**, presidente **Assoport** - VIDEO INTERVISTA Un video passato sullo schermo illustra tutti i progetti di ciascuna Authority , lavoro di sintesi che allinea i porti nazionali con i progetti, gli investimenti e gli obiettivi finali. " I porti italiani nel 2021 hanno registrato un incremento dei traffici " - trend confermato anche nel primo trimestre 2022, spiega **Giampieri**, dati che riflettono anche la crescita del commercio internazionale - 'nonostante gli effetti complessivi del conflitto in Ucraina che, sicuramente, rappresenta una variabile di grande incertezza per la durata effettiva che avrà'. Sullo scenario globale " le sfide della competizione " sono acuite dai 'costosi noli marittimi, l' aumento dei prezzi dell' energia e delle materie prime che hanno portato a un' inflazione più elevata e più ampia del previsto e, non ultime, le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali". "La delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell' approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno di accorciamento della catena logistica (near-shoring e re-shoring)" - dice il presidente dei porti italiani. Sul tema è intervenuto anche il pr esidente di SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno) Massimo De Andreis, nella Tavola rotonda di geopolitica, argomento ripreso poi da Corriere marittimo in una video intervista. Massimo De Andreis, presidente SRM - VIDEO INTERVISTA "Riguardo alla transizione ecologica e alla transizione digitale è necessario essere ancora più compatti e fare sintesi" - precisa **Giampieri** - "anche delle diverse posizioni presenti tra i player del comparto. Per tale motivo, come **Assoport** in rappresentanza di tutte le Autorità di Sistema Portuale ci poniamo come coordinatori delle azioni da mettere in campo e interlocutori leali delle istituzioni non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello che serve". Porti, comunità energetiche ' I porti diventeranno un centro nevralgico della trasformazione della nazione , perchè all' interno dei porti i fondi del PNRR e del fondo Complementare sono orientati a tre grandi temi: infrastrutture, infostrutture, ovvero la digitalizzazione e la sostenibilità, perchè sono i tre grandi temi del futuro. Siamo pronti come porti a diventare hub, attenti a tutte le novità che la tecnologia sta portando avanti. La tecnologia passa anche attraverso il tema energetico, i porti sono stati riconosciuti, per legge, Comunità energetica, questo mette in condizione i porti di ragionare sulla produzione di energia'. 'In tema di sostenibilità ambientale, l' istituzione di comunità energetiche nei porti da parte delle AdSP è il riconoscimento del principio di un ruolo rafforzato delle Authority che può facilitare la transizione ecologica'. Transizione energetica navi Ma il problema centrale che l' armamento solleva nei confronti dei porti, è che questi supportino la transizione energetica che le navi devono affrontare , attraverso la creazione delle infrastrutture necessarie. E' probabilmente uno degli asset fondamentali di cambiamento e innovazione su cui porti si devono modellare . Problematica sollevata anche dal ministro Giovannini nell' intervento conclusivo: 'A Davos durante il World Economic Forum del maggio scorso -

Corriere Marittimo

Primo Piano

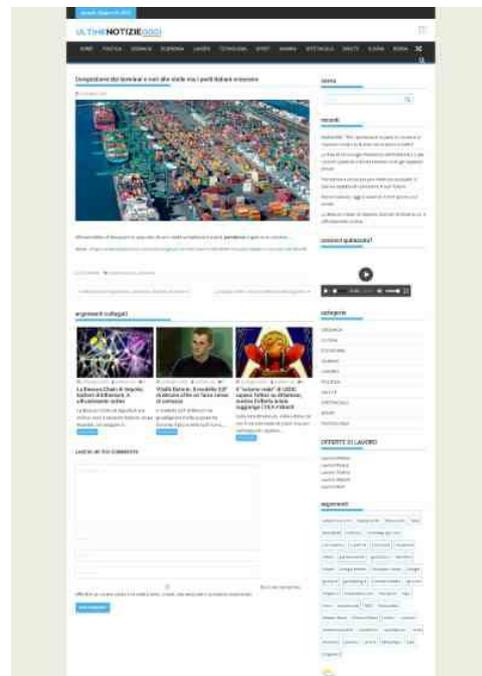
dice il ministro - 'si è parlato di ammoniaca, Gnl, idrogeno, carburanti alternativi che l' armamento ci richiede'. 'E' un tema non di semplice soluzione" - commenta **Giampieri** - "va affrontato e studiato e sul quale vanno trovate le soluzioni che sono varie e le alternative probabilmente si compenseranno l' una con l' altra. Il format va studiato e messo a sistema'. Infine sull' esito dell' Assemblea, conclude: ' La giornata ha dimostrato grande coesione nel mondo delle Autorità di Sistema , una coesione molto leale nei confronti del nostro governo e del nostro ministro al quale continueremo ad offrire una collaborazione leale e come ci piace dire sottolineando solo quello che non va, ma proponendo anche quello che bisognerebbe fare ".

Ultime Notizie Oggi

Primo Piano

Congestione dei terminal e noli alle stelle ma i porti italiani crescono

All'assemblea di **Assoporti** lo spaccato di una realtà complessa tra post pandemia e guerra in Ucraina fonte: www.ilsole24ore.com/art/congestione-terminal-e-noli-stelle-ma-porti-italiani-crescono-AEsKtehB



Assemblea Pubblica: Giampieri, "i porti non si fermano"

La situazione in atto mette in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, illudendoci, fossero immutabili. I porti non si fermano, è così che abbiamo voluto aprire la nostra assemblea perché la filiera porti-logistica si è dimostrata resiliente e organizzata. Sempre pronta ad affrontare gli imprevisti. Sempre al lavoro, grazie alle donne e agli uomini che ci operano. Basata su un'organizzazione che si è rivelata pienamente efficace ed efficiente, con ruoli ben definiti e regole certe. Sicuro, ci sarà bisogno di modernizzare, ma il format funziona. Il commercio internazionale ha mostrato un notevole grado di resilienza tanto che nel 2021 erano stati superati gli scambi di merci del 2019. Ora, però, nella competizione entrano prepotentemente altri attori: costosi noli marittimi, aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime che hanno portato a un'inflazione più elevata e più ampia del previsto e, non ultime, le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali. La portualità italiana ha registrato un incremento dei traffici nel 2021, e nel 2022 il primo trimestre ha mostrato un dato in stabile crescita, anche se gli effetti complessivi della guerra Russia-Ucraina iniziamo ora a contabilizzarli con la variabile della grande incertezza determinata dalla durata effettiva che questo conflitto avrà. Certo è che ci siamo trovati di fronte ad una realtà che probabilmente era stata sottovalutata - la delocalizzazione delle attività ha creato, nei momenti più intensi e difficili, problemi nell'approvvigionamento di alcune materie prime e ciò ha portato le imprese alla rivalutazione delle scelte commerciali precedenti, creando il fenomeno che chiamiamo near-shoring e re-shoring (preferisco dire; l'accorciamento della catena logistica). Il Mediterraneo è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando. È giunto il momento di agire tutti insieme e di farlo in maniera razionale e intelligente. Mai come adesso, con la trasformazione del mondo, guidata da due grandi obiettivi economici e sociali: la transizione ecologica e la transizione digitale è necessario essere ancora più compatti e fare sintesi anche delle diverse posizioni presenti tra i player del comparto. Per tale motivo, come **Assoporti** in rappresentanza di tutte le Autorità di Sistema Portuale, ci poniamo come coordinatori delle azioni da mettere in campo e interlocutori leali delle istituzioni, non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello che serve. Ogni giorno le AdSP sono in prima linea, in un'amministrazione attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investimenti e applicare le norme, tutto con l'obiettivo



Sea Reporter

Primo Piano

di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese . Ed è per questo che sarebbe opportuno riscoprire un valore fondamentale, principio fondante delle Autorità Portuali prima, delle AdSP adesso: maggiore autonomia amministrativa e maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese. Vorrei anche aprire uno dei temi a me più cari, l' importanza che ha l' attività lavorativa, e il valore dell' occupazione stabile. L' ho detto in premessa, i porti sono stati e sono sempre operativi grazie alle lavoratrici e ai lavoratori. Ci stiamo impegnando concretamente sul tema della sicurezza con le parti sociali e con il cluster per trovare soluzioni, fare approfondimenti, aumentare la consapevolezza, stimolare la formazione, fare tutto quello che possiamo in un mondo del lavoro in profonda trasformazione. Una grande assunzione di responsabilità personale e collettiva. E, se vogliamo essere protagonisti del nuovo mondo, che coinvolge anche tutte le lavoratrici e i lavoratori, dobbiamo partecipare ai processi di rinnovamento. Un rinnovamento che passa dalla transizione ecologica e digitale, ma non solo. Le nuove modalità di espletamento delle operazioni portuali hanno cambiato il sistema che si conosceva in passato. E, sempre più, con l' innovazione digitale e tecnologica ci troviamo di fronte a professioni, quelle del lavoro portuale e della logistica avanzata, di altissimo livello che si aprono con decisione all' impiego di giovani e alla parità di genere . Ma questo è soltanto un primo passo che ogni AdSP sta portando avanti con i territori e con gli operatori portuali. Non basta scrivere un documento, dobbiamo iniziare a vedere il cambiamento intorno a noi. Per fare questo, dobbiamo avviare un forte dialogo e una forte campagna di informazione. Senz' altro, le previsioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vanno in questa direzione. Infatti, gli obiettivi del PNRR e del Fondo Complementare sono di ampio respiro e vanno nella direzione della modernizzazione del Paese, passando attraverso riforme vere che segneranno il futuro di tutti. I grandi temi affrontati, le notevoli risorse stanziare vanno verso tre grandi direttrici: infrastrutture, info-strutture (digitalizzazione) e sostenibilità non solo ambientale ma anche economica e sociale (in linea con gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite). Il PNRR è un' opportunità da cogliere. Tutto questo ci fa ben sperare perché vediamo questi investimenti e gli obiettivi che ne fanno parte come un lascito (legacy direbbero gli inglesi) per le generazioni future. Potremmo dire che il leitmotiv è proprio un futuro sostenibile e inclusivo . Tuttavia, dobbiamo essere realisti, senza una semplificazione robusta, razionale e intelligente questi obiettivi ambiziosi avranno difficoltà ad essere realizzati. La semplificazione è necessaria per garantire l' apertura dei cantieri e realizzare le opere previste dalle diverse fonti di finanziamento. Vogliamo lavorare bene e nel pieno rispetto delle norme in vigore, ma chiediamo che queste norme siano fluide e che ci sia un unico ente di indirizzo, di regolazione e di vigilanza. Da sottolineare, comunque, che è iniziato un serio percorso di semplificazione da parte del Governo che però deve essere rafforzato, migliorato e accelerato . Abbiamo scadenze improrogabili dietro l' angolo. Se vogliamo essere come i paesi del nord Europa, molto spesso evocati, dobbiamo arrivare anche ai tempi di attuazione delle opere del Nord Europa. Questa è semplificazione razionale, e non fuga da controlli e responsabilità. È anche importante che ci sia un dialogo nei e con i territori,

Sea Reporter

Primo Piano

vorrei ricordare che Porti e città, soprattutto nel contesto italiano, non possono che procedere insieme nella transizione ecologica e nello sviluppo. Mai come adesso vi è la necessità di un forte dialogo con i territori, perché è impensabile che un porto possa svilupparsi in contrasto con le comunità circostanti e l'ecosistema portuale. E ritengo che in questo contesto anche il segmento di traffico delle crociere possa svolgere un ruolo centrale e innovativo. È anche questo un nuovo ruolo dei porti: generatori di movimento immediato (crocieristi) e di ritorno delle persone, come turisti, (poderoso marketing territoriale). Occorre comunicare con coloro che vivono nei territori intorno ai porti, adattando talvolta le scelte commerciali ai territori di riferimento. Concludendo, la globalizzazione (spostamento merci da un continente all'altro) è avvenuta e avviene attraverso il mare (sopra le navi e sbarca sui territori attraverso i porti) e sarà sempre il mare a trasportare innovazione e sviluppo, merci e persone. Soltanto questo basterebbe per definire l'importanza assoluta della portualità per il nostro Paese, finalmente riconosciuta come strategica. La crescita è sinonimo di investimento, ricerca, conoscenza, studio e formazione del capitale umano. La crescita per essere equilibrata e giusta deve essere economica, scientifica e anche etica. È il momento ideale per uscire dalla sottocultura del vittimismo, dalle logiche localistiche, per entrare nella grande dimensione del futuro, investendo anche sul capitale fiduciario (cioè su maggiore fiducia sociale).

Shipping Italy

Primo Piano

Guerrieri, alle prese con l' arrivo del rigassificatore a Piombino, attende l' istruttoria di Snam

Il presidente della port authority toscana mette le mani avanti affermando che se ci saranno incompatibilità con le altre attività sarà fatto presente

Roma - Interpellato e chiamato sul palco dell' assemblea **Assoporti** con un' improvviso 'fuori programma' del moderatore, il giornalista di Rai News Gianluca Semprini, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Luciano Guerrieri, ha rilasciato qualche dichiarazione sull' atteso arrivo di una nave Fsrु acquistata da Snam a Piombino per ricevere, stoccare e ridistribuire nella rete nazionale il gas naturale liquefatto coerentemente con la strategia di diversificazione degli approvvigionamenti energetici. 'Noi siamo stati investiti da un grande problema nazionale ed europeo, l' esigenza di diversificare le fonti di approvvigionamento' ha esordito dicendo Guerrieri. Che poi ha aggiunto: 'Come porto non abbiamo assunto una posizione pregiudiziale. Piombino fondamentalmente è un porto traghettistico, è un' area di crisi complessa, dove si sta iniziando una diversificazione, c' è un porto turistico in costruzione e allevamenti ittici importanti. Il problema è avere un' istruttoria precisa e rapida'. Perché, è stato sottolineato dal presidente della port authority toscana, 'la comunità locale è fortemente preoccupata, il sindaco è contrario, il presidente della Regione Toscana (eugenio Giani, ndr) è stato nominato commissario straordinario' per l' arrivo del rigassificatore. 'Quindi dev' essere un esercizio di responsabilità. Il primo punto è la sicurezza, elemento che sta sopra tutto. Il resto è la compatibilità con le attività esistenti'. Guerrieri, pur capendo di avere margini d' azione limitati, si è spinto a dire che 'se ci fosse un' incompatibilità dovremo dirlo' ma 'non abbiamo ancora il progetto'. A proposito dell' approccio adottato da Snam il presidente dell' Adsp ha precisato che 'ha accolto tutte le esigenze di studi e di analisi che sono state avanzate dai tecnici dell' Autorità portuale e della Capitaneria di porto. Noi abbiamo fatto un lavoro serio, vedremo l' istruttoria'. Una delle attività che ad esempio non potrà sbarcare nello scalo piombinese è quella di Tankoa Yachts, cantiere di super yacht che avrebbe voluto insediarsi negli spazi limitrofi a quelli in concessione a Piombino Industrie Marittime ma che, secondo quanto raccontato dal presidente Vincenzo Poerio , sarà quasi certamente costretta a rinunciare a questo progetto. Limitazioni potrebbero essere imposte anche ad altri concessionari fra cui lo stesso polo navalmeccanico di Piombino Industrie Marittime. N.C.



Assoporti al Ministro: saremo leali dicendo quello che non va e proponendo quello che bisognerebbe fare

Ufficio stampa

Tempo di lettura: 2 minuti Roma - L'innovazione declinata come transizione energetica, digitale e sostenibilità è stata al centro dell'assemblea di Assoporti, l'Associazione dei porti italiani così come proposta nella relazione del presidente Rodolfo Giampieri. E sviluppata nel corso di due tavole, la prima sulla sostenibilità: economico, sociale e ambientale, la seconda sull'instabilità geopolitica. Il tutto con riferimento al ruolo strategico dei "porti che non si fermano", presente il ministro delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che ha poi concluso i lavori di fronte ai presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e tutti i rappresentanti del cluster portuale-marittimo, alle istituzioni, agli studiosi e agli esperti di economia marittima. I porti non si fermano perché la filiera portuale e logistica si è dimostrata resiliente ed ha affrontato gli imprevisti - ha spiegato Rodolfo Giampieri - adattandosi velocemente ai cambiamenti generati dagli eventi che hanno stravolto gli scenari conosciuti fino a quel momento. Quanto alla guerra russo-ucraina la tavola rotonda dedicata alla geopolitica ha contribuito a dare una lettura di quelli che potrebbero essere i prossimi sviluppi. Ed è emersa la prospettiva difficile di arrivare a sminare le acque antistanti i porti ucraini, sbloccando soprattutto il porto di Odessa, ripartire con i traffici di cereali e del grano diretti soprattutto ai Paesi dell'Africa che rischiano la carestia. Quanto all'innovazione essa si impone a tutti e in particolar modo ai porti nazionali che hanno una grande implicazione nell'economia. Ma attenti, bisogna pensare all'innovazione non solo riferita alle tecnologie ma all'innovazione che affronti insieme i problemi ambientali, energetici, geopolitici e di sostenibilità nelle tre declinazioni. Ad un video è stato assegnato il compito di illustrare la sintesi di tutti i progetti, gli investimenti e gli obiettivi di ciascuna Authority. L'analisi è tornata sul contesto dello scenario globale per sottolineare che le sfide della competizione sono gravate dai costosi noli marittimi, dall'aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime, che hanno prodotto un'inflazione più elevata di ogni previsione, e dalle tensioni politiche con effetti di instabilità diffusa. La stessa delocalizzazione delle attività ha creato problemi nell'approvvigionamento di materie prime creando il fenomeno di accorciamento della catena logistica (near-shoring e re-shoring).. Nel processo di transizione ecologica e di transizione digitale Assoporti si pone nel ruolo di coordinatore delle azioni prendendo atto che "la giornata ha dimostrato grande coesione nel mondo delle Autorità di Sistema, una coesione leale nei confronti del nostro governo e del nostro ministro al quale continueremo ad offrire una collaborazione leale e come ci piace dire sottolineando solo quello che non va, ma proponendo anche quello che bisognerebbe fare".



Ship 2 Shore

Primo Piano

La sostenibilità ambientale sarà il motore del rinnovamento dei porti italiani

Marco Valentini

L'Assemblea pubblica di **Assoporti** a Roma è stata anche l'occasione per i 16 presidenti di Autorità di Sistema Portuale, tutti schierati col presidente Giampieri all'Unimarconi - tranne gli indisposti Signorini (Genova) e Agostinelli (Gioia Tauro) - di presentare quei progetti su cui hanno deciso di puntare per rinnovare ed efficientare, nel breve e medio periodo, le infrastrutture degli scali. Una delle iniziative maggiormente promosse, risulta essere quella dell'elettificazione delle banchine e, in generale, tutte le azioni intraprese vanno nella direzione della transizione ambientale, fortemente incoraggiata attraverso lo stanziamento di fondi del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza). Di seguito, nel dettaglio, le iniziative intraprese dalle singole AdSP AdSP Mar Ligure Occidentale Su impulso e sotto la guida del presidente Paolo Emilio Signorini, verrà realizzato un impianto per la fornitura di energia elettrica, per le navi da crociera e per i traghetti nel porto passeggeri di Genova, e per il terminal crociere del porto di Savona. Il Cold Ironing consentirà di eliminare le emissioni in atmosfera prodotte dalle navi in sosta e l'impatto acustico. In attesa della contrattualizzazione dell'appalto integrato, i lavori prenderanno il via a maggio 2023 e dovrebbero terminare nel maggio del 2025. Un altro progetto riguarda la realizzazione del Parco delle Dune di Genova Prà, concepito per mitigare i rumori emessi nel corso dell'attività retroportuale. La creazione di questa barriera verde' è anche un modo per restituire alla cittadinanza aree fruibili e la fine dei lavori è prevista per l'ottobre del 2022. AdSP Mar Ligure Orientale Il porto della Spezia avrà un nuovo molo crociere che, come spiegato dal presidente Mario Sommariva, garantirà la riqualificazione del waterfront cittadino. L'opera avrà una dimensione di circa 16.900 mq e verrà realizzata attraverso l'utilizzo di cassoni cellulari discontinui, in modo da consentire il ricircolo dell'acqua all'interno del primo bacino portuale e lo smorzamento del moto ondoso riflesso dalle banchine. A Marina di Carrara, invece, verrà ridisegnata completamente la viabilità di Levante e riqualificata la passeggiata a mare che corre sopra al molo di sopraflutto. AdSP Mar Tirreno Settentrionale Con la realizzazione del progetto denominato Filiera idrogeno verde per impieghi portuali e logistici del porto di Livorno', il presidente Luciano Guerrieri coltiva l'ambizione di creare il primo ecosistema di idrogeno verde in ambito portuale. Il processo di produzione da elettrolisi verrà alimentato a monte da energia fotovoltaica e integrato a valle con lo stoccaggio e l'erogazione per i servizi di mobilità di AdSP. Per il porto di Piombino è prevista la creazione di un impianto fotovoltaico con caratteristiche innovative, da applicare su strutture tubulari nel molo batteria e nel molo nord. Verrà inoltre riqualificata la stazione marittima, che verrà dotata di un adeguato impianto fotovoltaico. AdSP Mar Tirreno Centro Settentrionale Negli scali di Civitavecchia



Ship 2 Shore

Primo Piano

e Fiumicino verrà promossa un'iniziativa che consentirà di trasformare i rifiuti plastici, pescati accidentalmente, in abiti. Come ha spiegato il presidente Pino Musolino, l'iniziativa verrà portata avanti in collaborazione con i pescatori e la flotta peschereccia e ad occuparsi della realizzazione degli indumenti sarà la EcoAlf Foundation. Nello scalo di Civitavecchia, inoltre, è in corso di prototipizzazione la realizzazione del dispositivo Wave Sax, che consente il recupero di energia elettrica dalle onde del mare. AdSP Mar Tirreno Centrale Anche il presidente Andrea Annunziata ha deciso di puntare sull'elettrificazione delle banchine, in modo particolare dei moli crocieristici di piazzale Angioino, area di grande rilevanza storico culturale nel cuore della città di Napoli. Nel porto di Salerno è, invece, in fase di sperimentazione la realizzazione di turbine ad aria per massimizzare la produzione di energia elettrica anche da moto ondoso. AdSP Mar Tirreno Meridionale Nell'area portuale di Gioia Tauro, come ha illustrato (in registrata) il presidente Andrea Agostinelli, sorgerà un complesso di alloggi della Guardia Costiera che, grazie alle tecnologie impiantistiche adottate, garantirà il contenimento dei consumi e il miglioramento delle prestazioni energetiche. I lavori prenderanno il via il prossimo settembre. Sempre inseguendo l'obiettivo della sostenibilità ambientale, verrà presentata a giugno la progettazione definitiva del piano di elettrificazione delle banchine Ro-Ro dello scalo di Gioia Tauro, sperimentale e propedeutica alla realizzazione sull'intera area portuale. AdSP Mare di Sardegna Il presidente Massimo Deiana ha presentato il progetto che riguarda la progettazione del terminal Ro-Ro nell'avamposto Ovest del porto Canale di Cagliari. Verrà così trasferito tutto il traffico rotabile dal porto storico a quello industriale. Il costo complessivo dell'opera si aggira intorno ai 250 milioni di euro. Verranno inoltre elettrificate le banchine passeggeri e crociere dei porti di Olbia, Golfo Aranci, Santa Teresa di Gallura, Porto Torres, Portovesme e dei due scali del Capoluogo della Regione. In questo caso il totale di spesa ammonterà a circa 71 milioni di euro. AdSP Mare di Sicilia Occidentale Il presidente Pasqualino Monti, ha invece deciso di puntare sul dragaggio dei fondali dei porti di Palermo, Porto Empedocle, Trapani e Termini Imerese. Un intervento, concepito nel rispetto della sostenibilità ambientale, ritenuto necessario per adeguare gli scali al moderno naviglio, rendendoli più competitivi. AdSP Mare di Sicilia Orientale Produrre energia da fonti rinnovabili è l'obiettivo indicato dal presidente Francesco Di Sarcina, da perseguire attraverso due progetti in particolare. Il primo programma riguarda la realizzazione del Cold Ironing delle banchine dei porti di Augusta e Catania, per un costo di circa 90 milioni di euro. L'altra iniziativa riguarda la creazione di impianti fotovoltaici su pensiline ombreggianti, da installare nelle aree di parcheggio degli scali sopra citati. AdSP Mare Adriatico Meridionale Il presidente Ugo Patroni Griffi ha illustrato il progetto che consentirà di elettrificare gli ormeggi 15,16,17 e 18 del porto di Brindisi e di quelli 10 e 11 della Darsena di Ponente del porto di Bari. Anche in questo caso, dunque, il Cold Ironing si rivela come la strada principale scelta per inseguire il processo di transizione ambientale. Un processo nella cui direzione viaggia anche l'iniziativa, attraverso la realizzazione di un impianto mini eolico e di quello fotovoltaico installati sul muro paraonde del molo foraneo, di produzione a prezzi abbordabili di energia elettrica.

Ship 2 Shore

Primo Piano

AdSP del Mar Ionio Molto ambizioso e strutturato il progetto di costruzione dell'Eco Industrial Park presso il porto di Taranto. Il presidente Sergio Del Prete ne ha presentato i contenuti, mostrando come verrà realizzato un polo logistico smart e green, nell'area retroportuale vicina al terminal contenitori, concepito per essere al servizio delle imprese e quindi per potenziare i flussi di traffico del porto. AdSP Mare Adriatico Centrale Sempre nell'ottica di ridurre le emissioni nocive nei contesti portuali e di ridurre la dipendenza energetica da fonti fossili del trasporto marittimo, è stato pensato il progetto di elettrificazione delle banchine del porto di Ancona. Il presidente di fresca nomina Vincenzo Garofalo ha inoltre presentato le iniziative volte a potenziare le dorsali elettriche dei porti di Ortona, Pesaro, Pescara e San Benedetto del Tronto. AdSP Mare Adriatico Centro Settentrionale La strategia Zero Emissioni' è alla base dei due progetti individuati dal presidente Daniele Rossi per rendere il porto di Ravenna un hub green. Un obiettivo da perseguire attraverso, appunto, la realizzazione di una piattaforma composta da un impianto fotovoltaico della capacità di 20 MW per la produzione di idrogeno verde. L'altra iniziativa riguarda, invece, lo sviluppo di un impianto di trattamento dei sedimenti risultanti dall'escavo dei fondali. AdSP Mare Adriatico Settentrionale Il presidente Fulvio Lino Di Blasio ha mostrato il piano di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del Canale Malamocco Marghera. L'opera è stata concepita nell'ottica della salvaguardia ambientale, del miglioramento dell'accessibilità nautica. Inoltre, per migliorare le prestazioni del comprensorio ferroviario ed eliminare le interferenze tra strada e ferrovia, è stata progettata la realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest a Marghera. AdSP Mare Adriatico Orientale Un potenziamento imponente della dorsale Campo Marzio-Noghère, porterà a un raddoppio della capacità ferroviaria del porto di Trieste. Entro il 2026, come spiegato dal presidente Zeno D'Agostino, saranno 25.000 i treni da 150 metri a raggiungere l'hub nel corso di un anno. L'investimento per arrivare a questo obiettivo è di 400 milioni di euro complessivi e consentirà, potenziando l'intermodalità ferro-nave, di rendere l'espansione dei traffici dello scalo più sostenibile. AdSP dello Stretto Prioritario per il presidente Mario Paolo Mega sarà fornire migliori servizi di accoglienza ai passeggeri e ai pendolari. Per questo, nel porto di Villa San Giovanni verrà realizzata una stazione marittima direttamente collegata alla stazione ferroviaria. È previsto inoltre l'ampliamento delle banchine pubbliche per aumentare la capacità di ormeggio per traghetti e mezzi veloci. Nel porto di Messina verrà, invece, riorganizzata l'area dedicata all'ormeggio dei mezzi veloci, che verranno portati tutti a ridosso della stazione Messina-Marittima.

Shipping Italy

Primo Piano

Federazione del Mare imbarca gli ormeggiatori (e corteggia piloti, Assarmatori e Assologistica)

Continua ad ampliarsi la rappresentatività dell' associazione guidata da Mattioli che tiene a precisare come non sia nè Confindindustriale né di Confcommercio

Roma - La Federazione del mare continua a prendere quota in termini di sempre maggiore rappresentatività del cluster marittimo e portuale italiano. Il presidente Mario Mattioli a Roma, a margine dell' assemblea di **Assoport**, a SHIPPING ITALY ha annunciato infatti nuovi ingressi che seguono quello recente di Assiterminal: 'Proprio oggi ho parlato con il presidente di Angopi, l' associazione di categoria degli ormeggiatori, e mi ha detto che avrebbero confermato la loro adesione alla Federazione del mare per cui mi aspetto che in tempi brevi questo si possa concretizzare in un atto formale. Mi auguro di cuore, siccome ne avevamo parlato nei mesi scorsi, che questa adesione porterà anche al rientro dei piloti (Fedepiloti, ndr) che per una serie di motivi sono stati un attimo al palo in questo periodo e l' idea era poi quella di completare il quadro di tutti i servizi tecnico-nautici attraverso il loro rientro'. I rimorchiatori aderenti a Confitarma già ne fanno parte (tramite Assorimorchiatori) ma un appello all' adesione è stato lanciato anche 'a Federimorchiatori che invece non è all' interno della Federazione del mare'. Mattioli tiene a sottolineare che 'la federazione non è un' associazione di categoria di impronta confindustriale o di Confcommercio perchè ci convivono varie anime. Ne ho parlato più di una volta anche con Assarmatori, con il presidente Stefano Messina, e sanno che sono invitati e mi farebbe piacere che all' interno della federazione si crei un clima per cui essa possa rappresentare appieno il cluster dell' economia del mare'. Ad oggi ne fanno parte anche le associazioni della nautica da diporto, della cantieristica, della pesca e altre. 'Oltre al recente ingresso di Assiterminal auspichiamo che avvenga lo stesso anche da parte di Assologistica, così come per esempio Energia Futura (l' ex Unione Petrolifera)' ha proseguito ancora l' armatore partenopeo che è anche numero uno di Confitarma. 'Più siamo e meglio è ma non con una logica della grande associazione datoriale bensì con la logisca del volere bene al mare' ha voluto precisare ancora Mattioli, tornando anche sul tema din un dicastero dedicato al mare sul quale il ministro dei trasporti Enrico Giovannini non si è espresso favorevolmente: 'Il Ministero del mare non è un qualcosa su cui noi crediamo e facciamo una battaglia santa; serve per alzare sempre il livello dell' asticella, perchè nel corso degli anni non abbiamo avuto quelle risposte che ci aspettavamo. Anzi, probabilmente, abbiamo assistito a un impoverimento da un punto di vista numerico di quella che era la vecchia struttura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: da cinque direzioni generali siamo passati oggi a un direttore generale con cinque funzioni. Lo diciamo quasi come provocazione: non vi dimenticate del mare perchè nonostante tutto quello a cui noi stiamo assistendo è una perdita di coscienza da parte dell' Italia come paese marittimo. Questo è il messaggio; poi la



Shipping Italy

Primo Piano

politica sa come meglio declinarlo'. L' ultimo pensiero il vertice della Federazione del mare lo dedica alla richiesta di 'coinvolgere maggiormente gli stakeholder nei tavoli dove si fa programmazione perchè l' importanza della blue economy non dev' essere solo un bel detto, ma anche un fatto'.

Assoporti lancia l'allarme e chiede maggiore semplificazione e coordinamento

Pnrr a rischio nei porti italiani

Il ministro Giovannini ha parlato di reshoring nelle Zone economiche speciali e della Piattaforma logistica nazionale. E ha preannunciato la nomina di Ivano Russo ad amministratore di Ram

NICOLA CAPUZZO

«Dobbiamo essere realisti: senza una semplificazione robusta e intelligente gli ambiziosi obiettivi del Pnrr avranno difficoltà a essere realizzati. Vogliamo lavorare nel pieno rispetto delle norme in vigore, ma serve che siano fluide e che ci sia un unico ente di indirizzo, di regolazione e di vigilanza. Allo stesso modo, è fondamentale avere un unico interlocutore, punto di riferimento per le tante e varie necessità del nostro cluster. A nostro avviso, in linea con la normativa, dovrebbe essere il Mims, per legge già ministero vigilante». È questo uno dei passaggi chiave della relazione di **Rodolfo Giampieri**, presidente di **Assoporti**, all'assemblea annuale dell'associazione delle autorità portuali italiane a Roma. Gli obiettivi a rischio di non essere centrati sono quelli della transizione ecologica, digitale e dei nuovi progetti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Convitato di pietra era invece il Ministero della transizione ecologica (Mite), ma non solo. **Giampieri** ha riconosciuto che «è iniziato un serio percorso di semplificazione da parte del Governo che deve però essere rafforzato e accelerato. Abbiamo scadenze improrogabili dietro l'angolo, come il dragaggio dei fondali nei porti, uno degli ostacoli più difficili da superare per tutte le Autorità di Sistema Portuale. Senza fondali non si possono accogliere le navi ma fare un dragaggio richiede un passaggio infinito di autorizzazioni e pareri. Per essere come i paesi del Nord Europa, spesso evocati, dobbiamo arrivare anche ai loro tempi di attuazione dei dragaggi. Questa è semplificazione razionale, non fuga da controlli e responsabilità». Ricordando la spinta in atto «verso la regionalizzazione, dettata da una crisi senza precedenti che sta in realtà creando nuove opportunità per l'Italia, leader nel trasporto via mare a corto raggio nel Mediterraneo con una quota di mercato del 38% e leader mondiale per flotta ro-ro», **Giampieri** ha evidenziato che «oggi più che mai servono visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando». Dal canto suo il ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, ha sottolineato che «nell'ultimo anno e mezzo il sistema portuale ha dimostrato di saper lavorare bene». Riforme, investimenti e pianificazione i punti attorno a cui il Mims sta preparando un documento su come saranno i porti dopo il Pnrr e che mostrerà agli armatori e a chi deve decidere dove operare e dove collocare il possibile reshoring, e cioè nelle Zone economiche speciali. Il ministro ha infatti detto di voler favorire l'insediamento a ridosso dei porti delle attività industriali che torneranno



MF

Primo Piano

in Italia. «Dobbiamo fare investimenti che accrescano i flussi da sud a nord ma anche da nord a sud. Le Zes saranno fondamentali per produrre, specie nel Mezzogiorno. Parlare di porti vuol dire parlare di politica industriale». Quanto alle richieste che gli sono state presentate, «sono stati fatti passi importanti sulla parità di genere e sulla sostenibilità, ma occorre farne su quattro punti», ha risposto Giovannini. Primo: sicurezza sul lavoro (avvio di un protocollo dei porti con Inail come si sta facendo con i grandi soggetti delle infrastrutture italiane). Secondo: un programma per i giovani. I porti a Rotterdam sono centri di attrazione delle migliori menti, di startup ecc.». Terzo: formazione. Quasi tutti i porti hanno un' università vicina. Quarto: disabilità. Il ministro Stefani chiede per tutte le opere valutazioni ex ante, in itinere ed ex post su come migliorare l' accessibilità di ogni investimento. Giovannini ha infine chiesto uno sforzo importante ai presidenti, specie sulla digitalizzazione: non a caso abbiamo voluto riappropriarci della Piattaforma Logistica Nazionale. Il 27 giugno proporremo all' assemblea degli azionisti la nomina di Ivano Russo ad amministratore di Ram». (riproduzione riservata)

L'assemblea

Giampieri: "Un nuovo ruolo per Assoporti"

I porti non si fermano. Lo dice il presidente di **Assoporti Rodolfo Giampieri** durante la sua relazione all'assemblea pubblica, presente il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini. «La situazione in atto mette in evidenza come i porti e la logistica siano in grado di adattarsi velocemente al mondo che cambia e agli eventi che stravolgono gli scenari finora conosciuti e che credevamo, illudendoci, fossero immutabili - spiega **Giampieri** - I porti non si fermano, la filiera porti- logistica si è dimostrata resiliente e organizzata». Certo, avverte il presidente, «ci sarà bisogno di modernizzare, ma il format funziona». Sono le premesse per rilanciare un ruolo ancor più incisivo sulla scena economica per la portualità italiana, spesso non tenuta nella giusta considerazione. Bisogna fare i conti con uno scenario complesso, «costosi noli marittimi, aumento dei prezzi dell'energia e delle materie prime che hanno portato a un'inflazione più elevata e più ampia del previsto e le tensioni politiche, che determinano instabilità diffusa che travalica i confini nazionali» aggiunge **Giampieri**. La rotta da seguire guarda però in una direzione precisa, quella del Mediterraneo che «è tornato al centro delle rotte e, in quest'ottica, l'Italia diventa strategica, sia per destino geografico che per capacità di reazione. Per questo motivo, oggi serve più che mai visione e coraggio nelle scelte da effettuare per sfruttare le opportunità che si stanno creando. È giunto il momento di agire tutti insieme e di farlo in maniera razionale e intelligente». Il presidente **Giampieri** coglie poi l'occasione dell'assemblea per lanciare una proposta innovativa. «Ci poniamo come coordinatori delle azioni da mettere in campo e interlocutori leali delle istituzioni, non sottolineando soltanto quello che manca, troppo facile, ma proponendo anche quello che serve. Ogni giorno le autorità di sistema sono in prima linea, in un'amministrazione attiva, operativa in un mondo in profondo e veloce cambiamento. Dobbiamo dare risposte, facilitare relazioni e investimenti e applicare le norme, tutto con l'obiettivo di creare le migliori condizioni per la crescita economica del Paese. Ed è per questo che sarebbe opportuno riscoprire un valore fondamentale: maggiore autonomia amministrativa e maggiore autonomia finanziaria per dare risposte veloci alle necessità delle imprese». - (n.b.)

