

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Scali (Asamar): “Non penalizzare altri traffici per favorire le crociere”

Nicola Capuzzo · Saturday, June 25th, 2022

Livorno – Insediatasi in una fase non semplice contraddistinta dal prolungarsi del Covid, Francesca Scali è presidente di Asamar, l’associazione degli agenti marittimi del porto di Livorno esattamente da un anno. SHIPPING ITALY l’ha incontrata per conoscere il punto di vista della categoria che rappresenta sulla situazione e prospettive dello scalo toscano.

Presidente Scali per iniziare le chiediamo come definirebbe la fase che gli agenti marittimi stanno vivendo attualmente?

“Direi che per noi la tempesta non è ancora terminata. In questo primo anno di mandato ho cercato di mantenere la barra al centro in attesa di navigare in acque più tranquille. Oggi assistiamo a una ripresa di tutti i traffici dovuta soprattutto all’alleggerimento delle misure preventive pandemiche, ripresa che vediamo finalmente anche nel traffico crocieristico, che era stato molto colpito e che ci preme molto.”

In cosa è consistito il lavoro di Asamar in quella fase?

“Abbiamo lavorato intensamente a fianco delle istituzioni da una parte e degli armatori dall’altra per far attraccare le navi anche quando avevano persone a bordo con il covid e per gestire al meglio questi casi. Non è stato semplice, ma dobbiamo riconoscere la grande collaborazione avuta da parte di tutti. Abbiamo avuto un importante incontro chiarificatorio con il direttore Usmaf della Toscana e dell’Emilia Romagna Alessandro Lattanzi, prima nella nostra sede e poi in Autorità di sistema portuale, che ci ha fornito valide indicazioni su come gestire questi casi sulle navi in attesa delle linee guida ministeriali. Durante la fase critica siamo stati sempre a disposizione delle autorità – capitaneria di porto, dogana, sanità marittima – affinché il traffico potesse ripartire senza intoppi, quindi in un continuo interfaccia fra queste e gli armatori che rappresentiamo.”

Quali problemi siete più frequentemente chiamati ad affrontare come Asamar?

“Nel nostro consiglio abbiamo un ampio dettaglio di rappresentatività di ogni tipo di traffico, questo ci rende strutturati per risolvere le problematiche che definirei quotidiane; ci consideriamo una sorta di sindacato dei nostri associati quindi, al di là della rappresentanza istituzionale della categoria nelle sedi previste, abbiamo la mission di curare, proteggere, tutelare la qualità del lavoro

degli associati. Nello specifico il problema, ma direi meglio la sfida da affrontare più grande e imminente, è la mancanza di spazi in porto. Dobbiamo riuscire a mantenere i traffici che in questa fase sono in netta ripresa; la ripartenza delle crociere è una manna, ma occorre attenzione nel non penalizzare altri tipi di traffici. I nostri associati vanno da Livorno, a Piombino fino all'Argentario e rappresentano ogni tipo di traffico: da quelli container, ro-ro, ro-pax, a quelli di particolare rilievo come le rinfuse e i forestali; quest'ultimo poi – importantissimo per Livorno – ha tenuto anche durante la fase pandemica. L'impegno è quindi riuscire a mantenere un equilibrio e ovviamente cercare poi di integrare e sviluppare con nuovi traffici il nostro lavoro.”

Dal lato infrastrutturale quali sono le urgenze e le reali prospettive? E riguardo al loro timing?

“Sicuramente urge la tanto attesa espansione a mare che ci darà la Darsena Europa. L'infrastruttura sta prendendo piede e sarà un polmone che decongestionerà tante situazioni difficili. Per il suo completamento si parla del 2026-2027; sarebbe importante essere aggiornati sullo stato di avanzamento di queste opere per essere in grado di programmare il nostro lavoro. Naturalmente l'espansione a mare dovrà essere in linea con quella a terra: collegamenti ferroviari e alta capacità sono assolutamente necessari per lo sviluppo dei traffici. Lo scavalco ferroviario è un'altra infrastruttura che attendiamo da tanto e che trasformerà finalmente l'interporto Vespucci di Guasticce, che ha già una buona strutturazione e spazi abbondanti, in una realtà retro portuale vera e propria. Da quanto ha recentemente dichiarato il ministro Giovannini il contratto era in fase di stipula e sono già in corso su aree RFI interventi propedeutici alla fase realizzativa.

Fondamentale è poi il microtunnel per il quale sono stati completati i lavori e si trova ora in consegna all'Eni per la posa dei tubi dell'oleodotto; se tutto va come previsto con l'allargamento successivo del canale di accesso al porto industriale e alla sponda est dal prossimo anno sarà permesso l'accesso alle navi di grandi dimensioni. E importante sarà anche la realizzazione, annunciata, della Zona Logistica Semplificata (Zls).

Invece nell'operatività quotidiana quali sono le difficoltà della categoria e come possono essere affrontate e risolte con il vostro lavoro?

“La nostra categoria, che rappresenta tante tipologie di traffici, si interfaccia quotidianamente con la Capitaneria di Porto. Abbiamo quindi cercato di instaurare un rapporto diretto con il personale dell'ente che si è dimostrato davvero eccezionale e sta facendo dei miracoli per venirci incontro considerata anche la ripresa dei traffici che fortunatamente stiamo vivendo; magari non sarebbe male pensare anche ad un possibile aumento di personale nella loro struttura.

Insieme alla Capitaneria di Porto abbiamo anche organizzato dei meeting nella nostra sede, anche qui riscontrandone la grande disponibilità, per far fronte alle molteplici richieste degli associati che ci troviamo a fronteggiare.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, June 25th, 2022 at 9:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

