# Porti & Servizi Tecnico Nautici

30 ANGOPI 1983•2013

PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da Angopi - Roma) ANNO XVIII - N° 2/3/4/5/6 DICEMBRE 2013 - Poste Italiane S.p.A.-Spedizione in abbonamento postale D.L.353/2003 Conv.in legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma2 e 3, CNS/CBPA-NO/GE



ANGOPI 30 ANNI DOPO

## Prospettive in Italia con l'Europa

*Un orizzonte ben oltre il mercato*

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

# Gli Associati

## Lista dei Gruppi Ormeggiatori in Italia

| GRUPPO ORMEGGIATORI | CAPO GRUPPO | TELEFONO | INDIRIZZO |
|---|---|---|---|
| ANCONA | STEFANO TRICOLI | 071 203228 | MOLO NORD SNC - 60100 AN |
| ARBATAX | FRANCESCO MURGIA | 0782 667042 | VIA LUNGOMARE - 08041 NU |
| AUGUSTA | CARMELO NOÈ | 0931 975110 | VIA CAPITANERIA, 32 - 96011 SR |
| BARI | ANTONIO ATTOLICO | 080 5211186 | BANCHINA N° 8 - 70122 BA |
| BARLETTA-MANFREDONIA | SALVATORE RUSSO | 0883 349382 | |
| BRINDISI | NICOLA GRECO | 0831 527633 | V.LE REGINA MARGHERITA, 40 72100 BR |
| CAGLIARI | VITALIANO ANGIONI | 070 652629 | TESTATA MOLO SABAUDO 09100 CA |
| CAPRI | GRAZIANO LEMBO | 081 8375178 | VIA MARINA GRANDE, 282 - 80073 NA |
| CARLOFORTE | SALVATORE CAPUTO | 0781 856481 | CORSO CAVOUR, 3 - 09014 CA |
| CASTELLAMMARE DI STABIA TORRE ANNUNZIATA | GIUSEPPE SCHISANO | 081 8705500 | V.LE EUROPA, 160 - 80053 NA |
| CATANIA - RIPOSTO | GABRIELE MACCARRONE | 095 370235 | VIA SAN MICHELE ARCANGELO, 52 95030 SANT'AGATA DI BATTIATI CT |
| CHIOGGIA | ANTONIO RAULE | 0415 506662 | RIVA CANAL LOMBARDO, 1422 30015 VE |
| CIVITAVECCHIA | GIORGIO PILARA | 0766 220747 0766 24282 | MOLO VESPUCCI - 00053 RM |
| CROTONE | MARCELLO CASABURI | 0962 21589 368 655788 | VIA PORTO NUOVO - 88074 KR |
| EGADI (ISOLE) LEVANZO - FAVIGNANA | GIOVANNI BEVILACQUA | | VIA CALVARIO, 65 - 91010 TP |
| ELBA (ISOLA) - PORTOFERRAIO | MARCO MATACERA | 0565 914352 | CALATA ITALIA, 36 - 57037 LI |
| EOLIE (ISOLE) | ANNIBALE MARTURANO | 090 9812189 | VIA CESARE BATTISTI, 89 -98055 CANNETO LIPARI ME |
| FIUMICINO | CARLO DE PIRRO | 06 6506582 | VIA TORRE CLEMENTINA, 286 00054 RM |
| GAETA | LUIGI BUONOMO | 0771 462024 | LARGO PESCHIERA PONTILE PETROLI - 04024 LT |
| GELA - LICATA | VINCENZO CASCIANA | 0933 918009 | VIA G. MARCONI, 12 - 93012 |
| GENOVA | ALESSANDRO SERRA | 010 8681710 11/12 | PONTE COLOMBO - 16126 GE |
| GOLFO ARANCI | ENRICO MANZONI | 0789 46878 | VIA DEI CADUTI 11 - 07020 SS |
| ISCHIA | ANTONIO DI MANSO | 081 981419 | BANCHINA OLIMPICA - 80070 NA |
| LA SPEZIA | WALTER MARIOTTI | 0187 734526 | VIALE G. MAZZINI, 17 - 19100 SP |
| LIVORNO | LINO CAPOZZI | 0586 894405 | VIA DELLE CROCIERE, 7 - 57100 LI |
| MARINA DI CARRARA | ANDREA VATTERONI | 0585 780636 | BANCHINA NORD-EST - 54036 MS |
| MESSINA | SALVATORE RIGANO | 090 669138 | BANCHINA I SETTEMBRE INTERNO PORTO - 98100 ME |
| MILAZZO | ANTONINO CAMBRIA | 090 9281072 090 9282573 | MOLO MARULLO, 21 - 98057 ME |
| MONFALCONE | GIORGIO TANZARIELLO | 0481 753772 0481 43015 | VIA E. SOLVAY - 34074 GO |



# Gli Associati

## Lista dei Gruppi Ormeggiatori in Italia

| GRUPPO ORMEGGIATORI | CAPO GRUPPO | TELEFONO | INDIRIZZO |
|---|---|---|---|
| NAPOLI | MARIO ESPOSITO | 081 5527240 | IMMACOLATELLA VECCHIA - 80133 NA |
| OLBIA | ENRICO SIRENI | 0789 21423 | TERMINAL ISOLA BIANCA - 07026 SS |
| ORISTANO | SALVATORE GIORICO | 0783 74159 | VIA CORELLI, 21 - 09170 OR |
| ORTONA | PAOLO MARFISI | | VIA GIRO DEGLI ULIVI 1/15 (AB.) 66026 CH |
| PALERMO | CALOGERO D'ANGELO | 091 320433 | BANCHINA CRISPI,2 - 90100 PA |
| PIOMBINO | CIRO ASCIONE | 0565 224384 | PIAZZALE PREMUDA, 28 - 57025 LI |
| PORTO EMPEDOCLE | LUIGI VITALE | 0922 636141 | MOLO GRISPI - PORTO - 92014 AG |
| PORTO TORRES | GIUSEPPE ELETTI | 079 514954 | MOLO DOGANA INT. PORTO - 07046 SS |
| PORTO VESME | ATTILIO BARDI | 0781 509591<br>0781 509904 | MOLO CENTRALE - 09010 |
| POZZUOLI | ANIELLO DI BONITO | 081 8531521 | VIA EMPORIO 3 - 80078 NA |
| PROCIDA | PASQUALE CIBELLI | 081 8969381 | BANCHINA PORTO - 80079 NA |
| RAVENNA | MAURO SAMARITANI | 0544 530505 | VIA FABBRICA VECCHIA, 5<br>MARINA DI RA - 48023 |
| REGGIO CALABRIA | ROCCO MUSUMECI | 0965 24059 | MOLO PONENTE PORTO - 89100 RC |
| SALERNO | LUCIANO TESTA | 089 241201 | VIA PORTO, 51 - 84100 SA |
| SARROCH | MAURIZIO BEVERE | 070 900036 | VIA AL MARE - PORTO FOXI - 09018 CA |
| SAVONA | MARCO BALESTRINO | 019 850688 | ARENILE S. LUCIA - 17100 SV |
| SIRACUSA | ROMEO EMANUELE | 0931 66526 | VIA DOGANA, 7 - 96100 SR |
| TARANTO | GIOVANNI PUGLISI | 099 4707541 | CASELLA POSTALE 111<br>TARANTO CENTRO - 74100 TA |
| TERMINI IMERESE | ANTONINO RIO | | VIA PAPANIA, 17 - 90018 PA |
| TERMOLI | SALVATORE MARINUCCI | | VIA RAGUSA, 4 VASTO MARINA 66054 CB |
| TRAPANI | ANTONIO GUAIANA | 0923 20144 | MOLO SANITÀ - 91100 TP |
| TREMITI (ISOLE) | FRANCESCO FENTINI | 0882 463220<br>088 2463008 | S. DOMINO C/O AGENZIA ADRIATICA<br>71040 FG |
| TRIESTE | GIORGIO REGOLIN | 040 300922 | MOLO FRATELLI BANDIERA 1/2 - 34123 TS |
| USTICA | DOMENICO TRANCHINA | 091 8449763 | CALA SANTA MARIA - 90010 PA |
| VENTOTENE | ANTONIO GARGIULO | 0771 85259 | LT - 04020 |
| VENEZIA | FRANCESCO SCHIAVON | 041 5207579<br>041 5223868 | DORSODURO- ZATTERE 1510<br>30123 VE |
| VIBO VALENTIA MARINA | PINO VANGELI | 0963 572248 | VIA MOLO FIUME S.N.C. - 89811 VV |
| VILLA SAN GIOVANNI | GIOVANNI BELLANTONI | 0965 885215 | VIA LUNGOMARE SCIVOLO NORD<br>89018 RC |

# Gli Associati

## Lista dei Gruppi Barcaioli in Italia

| GRUPPO ORMEGGIATORI | CAPO GRUPPO | TELEFONO | INDIRIZZO |
|---|---|---|---|
| AUGUSTA | MAURIZIO NERI | 0931 978276 | BANCHINA DARSENA - SR |
| PALERMO | BRUNO INGUGLIA | 091 586016 | BANCHINA CRISPI, 2 - 90100 PA |
| SARROCH | ROBERTO PIREDDU | 070 900039 | VIA AL MARE - PORTO FOXI - 09018 CA |
| SIRACUSA | SALVATORE MOSCUZZA | 0931 61260 | VIA F. CORDOVA, 7 - 96100 SR |




Questo numero di 'Porti & Servizi tecnico nautici', dopo quasi un anno di assenza, non possiamo che dedicarlo a Giorgio Giorgini, direttore e anima del giornale, che non è più con noi.
Sarà difficile sostituirlo, anche se saremo sempre guidati dalla sua ispirazione e dai valori che ci ha lasciato. Il ricordo di Cesare Guidi **(vedi pag 17)** ci fa sentire la sua mancanza ma, al tempo stesso, ci insegna che quando una cosa è impostata bene continuerà a funzionare sull'impronta data.
Riprendiamo dunque dal convegno di Civitavecchia, svoltosi nella primavera scorsa, quando sembrava imminente una conclusione dei lavori del Senato sulla riforma dell'84/94. Ripartiamo da lì, allargando un po' lo sguardo alla politica (**vedi pag 7**, con le interviste ai parlamentari delle Commissioni Trasporti di Camera e Senato, e ai grandi temi economici (**vedi pag 15**) con la riflessione di Marco Bertorello. Guardiamo anche in casa d'altri, con l'assemblea di Assoporti (**vedi pag 11)**, che di poco ha preceduto il nostro appuntamento di Pomezia.
A Civitavecchia (**vedi pag 18**) si sono confrontate tutte le anime del mare, si è fatto il punto su come deve essere sfruttato e valorizzato il primato numerico italiano nella portualità europea. Sono state trovate più convergenze che divegenze, che aspettano ora risposta dalla riforma.
Infine gli encomi **(vedi pag 71)** perché la vita degli ormeggiatori è fatta di lavoro, di rischio, di tanta dedizione e di attimi di riconoscenza.








RASSEGNA: VITA SOCIALE DEGLI ASSOCIATI

## ENCOMI SOS ORMEGGIATORI




Porti & Servizi Tecnico Nautici

**PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA**
**ANNO XVIII - N° 2/3/4/5/6**
**DICEMBRE 2013**
(Chiuso in redazione 1 dicembre 2013)

**DIRETTORE:** Cesare Guidi
**DIRETTORE RESPONSABILE:** Anna Lucia Visca
**EDITO DA:** Angopi
**REDAZIONE:** via Alessandro Stradella 115 00124 Roma
**PROGETTO GRAFICO E FOTO:** Claudia Giorgini
**STAMPA:** Stabilimento tipografico Alfa Grafica srl
Via delle Industrie, 40 - 80040 - S. Sebastiano al Vesuvio (NA)
**AUTORIZZAZIONE:** Tribunale di ROMA n° 299/2008 - 23 luglio 2008

# Indice

**Liberalizzazioni. C'è un rischio nelle ideologie del mercato** PAG 7
**Rivoluzione logistica** PAG 11
**Uscire dalla crisi non è impossibile. Ripartire guardando ai porti dell'Oriente** PAG 15
**Il valore di Giorgio** PAG 17
**CONVEGNO Angopi 30 anni dopo. Prospettive in Italia con l'Europa** PAG 18
**Essere europeisti oggi** PAG 19
**Un orizzonte ben oltre il mercato** PAG 20
**Il fotoconvegno** PAG 25
**L'esigenza di contenere i costi** PAG 26
**Fotocronaca del Convegno** PAG. 28
**Sicurezza, bene incomprimibile** PAG 30
**Fare presto o si finisce a mollo** PAG 31
**Inaccettabili insidie alla sicurezza** PAG 33
**Inutile ritoccare i prezzi al ribasso** PAG 35
**La forza del nostro porto** PAG 37
**Ineludibile l'autorità dello Stato** PAG 38
**Una forte autorità pubblica** PAG 42
**Nella prospettiva futura c'è la Ten-T** PAG 47
**Difendere il sistema nazionale** PAG 50
**Collaborazione feconda con i piloti** PAG 53
**Riforma, raro esempio di condivisione** PAG 53
**Porti, un primato italiano** PAG 54
**Pomezia, Assemblea** PAG 55
**Riforma, cinque punti di valore** PAG 57
**La centralità del Mediterraneo** PAG 59
**Non rinunciare alle regole** PAG 62
**Auguriamoci un approccio soft dell'Europa** PAG 64
**Centralità dei porti** PAG 66
**Fotocronaca della serata verdiana** PAG 68
**Encomi - Sos Ormeggiatori** PAG 71
**Vita marinaresca** PAG 77
**Un mare d'arte** PAG 81


HANJIN
UASC

a cura di Paolo Repetto

TRE DOMANDE SUL FUTURO DELLA PORTUALITÀ ITALIANA
MENTRE IL SENATO DISCUTE LA RIFORMA DELL' 84/94

# Liberalizzazioni
## C'è un rischio nelle ideologie del mercato

*La politica non ignora la funzione strategica dei servizi tecnico-nautici*

**Il legislatore italiano ha codificato i servizi tecnico-nautici come servizi di interesse generale, riconoscendone la funzionalità alla sicurezza della navigazione in ambito portuale e nelle acque adiacenti. Le spinte di fonte europea, tese alla loro liberalizzazione, sono destinate a migliorarne l'efficienza o piuttosto a compromettere gli elevati standard di sicurezza oggi disciplinati attraverso una regia nazionale, anche attraverso un constante coinvolgimento degli utenti?**



### Onorevole Michele Meta (PD)
### Presidente IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

Il Parlamento italiano, nel 2000, ha approvato la legge n. 186 con la quale ha stabilito che i servizi tecnico-nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio e battellaggio) "sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo". Una scelta netta, condivisa dall'intero *cluster* marittimo-portuale, e mai eccepita dalla Comunità europea. Una scelta saggia a tutela della sicurezza delle navi, dei porti e dei lavoratori. Negli anni successivi, le Società esercenti i servizi tecnico-nautici hanno migliorato l'organizzazione e l'efficienza dei servizi operando anche una serie di contenimenti dei costi per l'utenza, tanto che, ad esempio per quanto riguarda l'ormeggio, i costi attuali sono simili a quelli del 2000.
Ad ulteriore riprova della bontà del meccanismo introdotto, c'è da registrare l'accordo inter-associativo raggiunto nel 2007 tra tutte le parti interessate; accordo che si è cercato di inserire nella Legge 84/94 durante l'iter di riforma al Senato e in diverse proposte di legge, come quelle 'Meta e altri deputati Pd' depositate alla Camera.
Il tentativo di far diventare la sicurezza un elemento di concorrenza è stato giustamente respinto, così come i suggerimenti di coloro che volevano introdurre il *price-cup* delle tariffe, meccanismo che si sarebbe rilevato molto più costoso dell'attuale.



### Senatore Maurizio Rossi (Scelta Civica)
### Componente VIII Commissione Lavori pubblici Senato della Repubblica

Il modello dei STN come delineato dal legislatore italiano, e come mi consta legittimato da tutta la giurisprudenza di merito e di legittimità nazionale ma anche europea, è uno degli elementi senz'altro positivi della nostra normativa di settore. Sono al corrente delle spinte che, da sempre, e anche in modo alquanto ideologico, sostengono la necessità di una liberalizzazione del servizio, assumendo che sarebbe l'Europa ad imporle. Non le condivido: da un lato, non mi risulta che "l'Europa" possa imporre alcunché agli Stati membri sui servizi funzionali alla sicurezza; dall'altro lato, ritengo molto più persuasivo, nell'interesse dei porti, degli utenti, e della collettività, il modello di regolazione monopolistica esistente nei nostri scali. Tra l'altro, la regolazione del servizio, comprensiva anche di una attenta disciplina delle tariffe, consente certamente meglio di altri modelli il monitoraggio dei costi e la verifica di quei casi (che mi constano tuttavia come rari, e riguardano in particolare il rimorchio in pochi porti italiani), nei quali il costo possa apparire eccessivo per l'utenza.



### Senatore Marco Filippi (PD)
### Capogruppo Pd VIII Commissione lavori pubblici Senato della Repubblica

Desta sorpresa come nella bozza di proposta di regolamento UE non venga fatto riferimento, per la definizione dei servizi tecnico-nautici, al concetto di sicurezza, presupposto essenziale della loro finalità: garantire le condizioni di sicurezza per la navigazione negli ambiti portuali. Alle volte l'UE, forse anche sotto la spinta delle lobby, finisce per far fare dei passi indietro rispetto alle buone normative nazionali.
E' evidente che tutti devono adeguarsi ad un unico standard, ma non lo si può fare abbassando la qualità della sicurezza, bisogna farla aumentare a tutti.



### Onorevole Stefano Quaranta (SEL)
### Componente IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

Sulla regolamentazione normativa dei servizi tecnico-nautici nei porti italiani c'è ancora un dibattito aperto sulla piena applicazione della normativa Europea tra chi sostiene il "monopolio del servizio" e chi, invece, ne vuole la completa liberalizzazione.
A mio avviso bisogna partire dal dato imprescindibile secondo cui il comma 1 bis dell'art.14 della legge 84/94, e cioè quello che riguarda i servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio definisce i servizi in questione come "servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove siano istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo".
Ciò significa che il provvedimento di liberalizzazione adottato dall'Unione Europea dovrebbe andare a riformare, di fatto, le sole regole di accesso alla fornitura dei servizi introducendo meccanismi concorrenziali tra gli aspiranti erogatori dei servizi realmente effettivi e su questo non si può che esser d'accordo. Di contro, tuttavia, l'eventuale sistema proposto del "price-cap" con il quale l'aumento delle tariffe non potrebbe superare un determinato valore calcolato sottraendo al tasso di inflazione sui beni di consumo una quota minima di aumento della produttività, costringerebbe l'impresa, nell'attuale contesto storico e alla congiuntura economica che sta vivendo il nostro Paese, alla minimizzazione dei costi che andrebbe ad incidere, inevitabilmente, sulla qualità del servizio prestato e sulla sicurezza e questo non appare condivisibile.

**Fra le strade da scegliere per uscire dalla crisi, quella di una nuova fase per la portualità nazionale sembra obbligatoria. Ma autonomia finanziaria delle Autorità portuali e semplificazione dei dragaggi nei porti non sono sufficienti a garantire un effettivo rilancio. E' stata in questo quadro ben compresa l'urgenza della riforma della Legge 84/94, ormai non più procrastinabile?**

### On. Michele Meta

La Legge 84/94 è stata una grande riforma che ha consentito alla portualità italiana di uscire dalla tremenda crisi degli anni 80. Dal '94 in poi, la legge è stata oggetto di continui aggiornamenti e manutenzioni e anche a fronte della crisi che perdura dal 2008 a oggi la portualità italiana ha resistito e contenuto le perdite. I problemi attuali derivano dal fatto che dal 2001 lo Stato ha ridotto, fino ad azzerare, i finanziamenti per le infrastrutture: non si è riusciti a risolvere il problema dei dragaggi, né sono state approvate quelle norme di semplificazione sulle approvazioni dei piani regolatori portuali. Da cinque anni il Senato ha elaborato testi anche condivisi ma permangono resistenze nel Governo che sono incomprensibili e ingiustificate. L'ho ribadito anche alla recente Assemblea Assoporti del 30 ottobre: si approvino le cinque sei misure più urgenti, poi si avvii un'ulteriore riflessione con tutti i soggetti coinvolti: in modo partecipato e serio, non con le uscite ad effetto. Ricordo ancora l'ex Ministro Matteoli annunciare la riduzione del numero delle Autorità portuali: quando si è trattato di sciogliere quelle di Manfredonia e Trapani (che non hanno alcun requisito), il centro destra ha votato contro. Non vorrei che passi la logica di annunciare rivoluzioni per non modificare niente. Siamo giunti a otto porti

**On. Michele Meta**

commissariati, in violazione delle leggi vigenti. Intanto si applichi la legge e si mettano i porti in condizione di funzionare.

**Sen. Maurizio Rossi**

Come molti sanno, sono tra i firmatari del d.d.l. 370 e ho lavorato fin dall'inizio della legislatura perché la riforma della Legge 84/94 fosse finalmente portata a compimento in tempi più rapidi possibili. Mi sono personalmente impegnato perché il d.d.l. trovasse un iter rapido in Senato per la sua approvazione e, valutata l'esistenza di alcuni autorevoli stakeholder che gradivano poter discutere di possibili emendamenti al d.d.l. 370, ho condiviso l'idea di far svolgere in tempi brevi audizioni in Commissione Trasporti, al fine di risolvere i dubbi residui e licenziare finalmente il testo. Mi consta, fra l'altro, che, per quanto riguarda i servizi tecnico-nautici, nessuna modifica sia stata richiesta al testo del d.d.l. Condivido quindi appieno l'urgenza di pervenire quanto prima al varo della "riforma della riforma". Con ogni strumento disponibile.

**Sen. Marco Filippi**

Devo sperare di sì. Dopo dieci anni di tentativi infruttuosi questa volta ci sono tutte le condizioni, Ministro e Governo permettendo, per portare in porto la riforma della L. 84/94 sulla Legislazione Portuale.
Quella per cui stiamo lavorando è una legge che, lo sappiamo, non potrà risolvere tutti i problemi dei porti, però vogliamo avviare un processo serio, che liberi risorse e garantisca tutti gli attori del sistema-porti.
Poi ci sarà tempo per migliorare altri aspetti, come ridurre o accorpare le autorità portuali, ma intanto facciamo le riforme principali. Non vorrei che si fermasse tutto di nuovo, sempre in attesa della legge perfetta, che però non arriva mai.



**In un contesto di riforma del sistema portuale e della sua necessaria integrazione con il sistema generale dei trasporti, come si azzera il rischio di investimenti non sinergici e, dunque, alla lunga improduttivi? Non è forse meglio, pur assumendo Assoporti un ruolo di collettore delle varie esigenze nel campo portuale, riconoscere al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il ruolo di coordinatore delle richiamate esigenze, coerente con le proprie funzioni istituzionali?**

**On. Michele Meta**

Il Coordinamento e l'indirizzo sono più che mai necessari, soprattutto in momenti di penuria di risorse. Ma non si tratta di rivendicarle. Anche in questo caso dando attuazione alla legge: già oggi l'art. 12 assegna al MIT compiti di vigilanza molto penetranti anche ai fini dei piani operativi triennali approvati dalle A.P. Assoporti, a mio avviso, ha svolto per molto tempo un ruolo importante, anche di coordinamento. Da qualche tempo però, proprio alcune Autorità portuali hanno scelto una strategia individualistica e in qualche caso campanilistica preferendo scor-

**On. Michele Meta**

ciatoie e confidando sul fatto che tutti gli altri porti devono pagare i debiti che ogni scalo decide di contrarre. Se vogliamo sfruttare l'enorme potenzialità del sistema marittimo–portuale, per lo sviluppo e la crescita del Paese e aumentare la buona occupazione, ci vuole più governo coordinato in tutto il settore dei trasporti, non le fughe dei singoli. E va data finalmente attuazione all'autonomia finanziaria, accompagnata da un fondo perequativo nazionale in capo al Ministero.

**Sen. Maurizio Rossi**

E' indubbia la necessità di una regia a livello statale nella materia: negli anni abbiamo avuto iniziative pubbliche non coordinate, che hanno determinato dispersioni di risorse pubbliche, duplicazioni di investimenti, e inefficienza. Il rischio che questo avvenga ancora è più che presente e, stante se non altro il periodo di spending review, sarebbe un peccato mortale continuare questo spreco di danaro pubblico: sotto questo profilo, l'autonomia finanziaria a favore delle Autorità portuali, pur necessaria, deve comunque essere compatibile con l'esigenza di un coordinamento degli interventi sui porti nazionali, e della preventiva determinazione di priorità e compatibilità reciproche degli interventi. Tra l'altro, la recentissima approvazione delle reti Ten-T da parte dell'Unione europea indica già una strada, direi irreversibile, verso la selezione di alcuni scali come naturali destinatari di investimenti e interventi. Non ho una ricetta precisa sul soggetto che, a livello nazionale, dovrebbe essere indicato come "regista": certamente il MIT è uno dei candidati, benché mi pare negli ultimi anni abbia un po' rinunciato alla sua funzione di programmazione, forse facendo un errore. Certamente, è comunque essenziale anche la coesione all'interno di Assoporti, che rimane in ogni caso un interlocutore fondamentale per queste scelte di governo della portualità così importanti per il Paese.

**Sen. Marco Filippi**

Personalmente ritengo che sia superfluo riconoscere al Ministero funzioni che sono già nelle sue prerogative. Semmai occorrerebbe agire sulle motivazioni in grado di indurlo ad esercitarle! Ogni integrazione modale nel sistema dei trasporti e delle infrastrutture non può che essere benedetta e, in un momento di risorse ridotte, è una strada ancor più obbligata.
Il problema, come spesso avviene in Italia, è che da un lato ci sono le esigenze complessive e dall'altro le istanze locali, che magari spingono per soluzioni non realmente utili.
Su questo il Ministero dovrebbe svolgere a pieno la sua funzione, ricercando una giusta mediazione tra le diverse istanze, tenendo conto del complesso dei progetti, senza però "tifare" per un porto o per un territorio.

**On. Stefano Quaranta**

La portualità, la logistica, il lavoro portuale sono un volano fondamentale dello sviluppo economico e culturale del nostro Paese. Purtroppo, nonostante l'Italia sia una piattaforma naturale nel Mediterraneo, questi temi non sono mai stati al centro del dibattito politico rimanendo oggetto di discussione di addetti ai lavori o limitati alle classi dirigenti delle città a vocazione portuale del nostro Paese.
Occorre dunque una profonda azione riformatrice nel settore ed in particolare della Legge 84/94. Non solo nella direzione assolutamente necessaria di una consistente autonomia finanziaria delle autorità portuali o la semplificazione dei dragaggi dei porti, ma cogliendo il diverso contesto economico e sociale e le nuove dinamiche commerciali in un contesto globale profondamente mutato.
Occorre quindi rendere i porti italiani competitivi in un quadro europeo, occorre ridefinire il ruolo delle autorità portuali ed il loro inquadramento giuridico anche per ottimizzarne l'efficienza delle scelte; la normativa portuale deve integrarsi con quella relativa agli interporti ed in generale ad un piano nazionale aggiornato per la logistica.
Tutto questo in presenza di una forte regia nazionale sul modello spagnolo che limiti la frammentazione delle autorità portuali e crei un sistema Paese meno concorrenziale al suo interno e maggiormente volto alla competizione internazionale con una razionalizzazione delle risorse volte agli investimenti realmente strategici anche nelle infrastrutture portuali e trasportistiche.

LA RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO AFFRONTATA DALL'ASSEMBLEA DI ASSOPORTI

# Rivoluzione logistica

## *Monti: "Anticipare il cambiamento" Il ministro Lupi: realismo rispetto alle sfide*




**di Paolo Repetto**

Come riorganizzare il sistema portuale in parallelo al dibattito - dentro e fuori il Parlamento - sulla riforma legislativa di settore? La recente assemblea dell'associazione dei porti italiani (lo scorso 29 ottobre a Roma, per iniziativa di Assoporti) si è rivelata utile a stilare il punto della situazione e a fornire qualche risposta. Ad inquadrare il contributo che giunge via mare allo sviluppo del sistema Paese ci ha pensato in premessa Lanfranco Senn, direttore del CERTeT (Centro di Economia Regionale, dei Trasporti e del Turismo) presso l'Università Bocconi di Milano.



**Lanfranco Senn**

Ecco alcuni numeri che raccontano il settore: 74% (il contributo modale al commercio estero europeo in ton del settore marittimo), 800mila (gli addetti diretti e indiretti nel settore dell'economia del mare), 211mila (le imprese registrate impegnate nel settore marittimo in Italia), 41 miliardi (il valore aggiunto prodotto dall'economia del mare), 23 (le Autorità Portuali).

La difficile congiuntura economica si riflette sulla *performance* trasportistica, ha spiegato il professor Senn, "producendo una flessione in tutti i comparti: secondo le ultime stime disponibili, nel 2013 l'unico indicatore positivo sarà ancora quello delle esportazioni, con +1,2%". L'unico segmento in lieve crescita alla fine del 2012 è stato quello marittimo, "considerando il trasporto di container e confermando la propensione al commercio estero del Paese". Secondo le stime della Commissione europea (Ecoris), le attività logistiche influiscono per il 10-15% sul costo del prodotto finito e per l'8-9% sul fatturato delle aziende manifatturiere, mentre sfogliando il recentissimo rapporto Unioncamere sull'economia del mare (su cui è poi intervenuto compiutamente il presidente Ferruccio Dardanello) nel 2020 le merci movimentate nel Mediterraneo saliranno a 200 milioni di ton.

Numeri di tutto rispetto, insomma, posti ovviamente



Pasqualino Monti




alla base della relazione dal presidente di Assoporti, Pasqualino Monti: "I porti italiani – ha osservato – sono la prova tangibile che la *spending review* non è e non deve essere uno slogan privo di contenuti. Oggi le Autorità portuali (AP) occupano 1300 addetti. Solo dieci anni fa avevano 18mila dipendenti e le AP che li impiegano sono da sempre in equilibrio di bilancio anche perché una legge le obbliga in modo puntuale a non sforare sul fronte delle spese, perché, se ciò accadesse, scatterebbe automaticamente il commissariamento". I porti italiani alimentano le casse dello Stato con oltre 13 miliardi di gettito fra Iva e accise, "ottenendo in cambio – ha sostenuto Monti – finanziamenti sproporzionatamente esigui per manutenzione ed infrastrutturazione".
Ad Assoporti compete gestire il territorio "in modo ottimale" e per poterlo fare in questo scenario, secondo il suo presidente, è necessario "generare quelle sinergie modali che nel trasporto rappresentano la chiave vincente per una crescita sostenibile.
Anticipando il cambiamento".
Ciò dovrebbe accadere seguendo tre direttrici di marcia: "L'indipendenza finanziaria delle AP; il riconoscimento alle Authority di un'unica capacità di governo di sistema; il passaggio dalla modalità di accesso ai servizi portuali alla misurazione del valore della qualità totale dei servizi e della sicurezza ad essi connessa".
I porti possono invertire il trend "guidando una vera rivoluzione logistica". Che dovrebbe riguardare la *governance* delle AP, chiamando in causa direttamente "la capacità di coordinamento che le AP devono avere perché sono individuate per legge come la casa comune all'interno della quale sinergizzare funzioni, obblighi amministrativi e burocrazia. Casa dalla quale dovranno partire risposte rapide (certo molto più rapide di quelle attuali) a navi e merci". Andrebbe sviluppata la capacità di realizzare "un'autodeterminazione finanziaria, ovvero una capacità di sfruttare tutti gli strumenti possibili per realizzare in tempi brevi nuova offerta portuale e garantire efficienza senza incidere sul bilancio dello Stato".
La prima modifica da apportare al sistema legislativo portuale, secondo Assoporti, "è relativa alla semplificazione dei compiti delle AP e al loro ruolo". Dovrebbero uscire immediatamente dall'elenco delle pubbliche amministrazioni e degli enti pubblici redatto annualmente dall'Istat: "Ciò non significa nuovi oneri a carico dello Stato, ma il riconoscimento del fatto che per legge e per funzioni svolte le AP non possono essere soggette a norme di finanza pubblica solo per analogia interpretativa delle norme generali sulla pubblica amministrazione".
Assoporti propone dunque un percorso che conduca "innanzitutto a cancellare la parola 'tetto massimo' alla quota del gettito generato dai porti e destinato ai medesimi", attualmente fissata all'1%. Quindi bisognerebbe aggiungere "un'ulteriore quota di gettito Iva, ma sempre nel rispetto del meccanismo premiale (chi più versa di più avrà)". Infine, occorre "consentire l'utilizzo parallelo e contemporaneo di più strumenti finanziari che sono possibili, disponibili sul mercato, pre-normati, ma scarsamente utilizzati".
Si potrebbe dunque ipotizzare una soluzione "che preveda l'attuazione di un fondo, che può essere presso la Cassa Depositi e Prestiti, e nel quale collocare le risorse provenienti da un'ulteriore quota addizionale del gettito Iva e le risorse per interventi perequativi dell'attuale previsione normativa e che ci consenta quindi di utilizzare tutti gli strumenti coerenti con l'obiettivo da raggiungere".
Alle proposte 'operative' di Monti è giunta in assemblea una prima risposta, firmata da Franco Bassanini, che della Cassa Depositi e Prestiti (Cdp) è presidente. "Va chiesta una politica dei trasporti più rigorosa e razionale – ha spiegato – verso la gestione globale della mobilità: il pubblico si deve porre il problema di come attrarre investimenti e finanziamenti necessari a essa".



Franco Bassanini

Si deve partire da una semplificazione burocratica "anche per l'infrastrutturazione che circonda il porto, potenziando i poteri delle AP, oltretutto troppo frammentate". Poi servono incentivi fiscali per nuovi investimenti, "ma soprattutto buoni progetti e stabilità politica e normativa; può darsi che il fondo proposto da Assoporti possa essere gestito da Cdp, ma la 'Cassa' mette a disposizione il risparmio per investimenti di lungo termine e strategici".
A buon intenditor, poche parole. Mentre di concetti


Carlo Pelanda

ne ha enunciati parecchi, per descrivere "il sistema portuale italiano come fattore di traino competitivo", il professor Carlo Pelanda, docente di Economia ad Atlanta e coordinatore del dottorato in Geopolitica economica presso l'università Marconi di Roma. "Il volume dei traffici portuali e dei servizi logistici evoluti – ha spiegato – è certamente un fattore primario di crescita o decrescita del sistema economico italiano e l'intero sistema portuale è particolarmente rilevante per lo sviluppo dell'area meridionale della penisola italiana". Uno sviluppo vulnerabile, però: pensiamo "all'effetto de-competitivo dei costi diretti ed indiretti del sistema; di conseguenza alla concorrenza da parte di altre offerte; alla situazione geopolitica ed economica dell'area mediterranea".
La politica interna dovrebbe migliorare le condizioni di competitività "e quella estera mettere meglio e di più in priorità azioni di stabilizzazione dell'intera area mediterranea, nonché insistere di più con l'Ue per far ottenere ai porti italiani un regime di area commerciale speciale".
Si potrebbe ragionare, ha concluso Pelanda, su "nuovi strumenti di finanza evoluta per la capitalizzazione di modernizzazioni, innovazioni ed estensioni infrastrutturali": utilizzando ad esempio "*project financing* attraverso cartolarizzazioni di nuova generazione".

Molto centrato sul merito dei problemi anche il contributo di Emanuele Grimaldi, presidente di Confitarma: "Le AP – ha affermato – devono sviluppare un ruolo strategico dinamico nel nuovo contesto economico; finora, non di rado, hanno assunto un ruolo prettamente politico-istituzionale e di rigido controllo piuttosto che volto alla promozione di iniziative imprenditoriali, finendo spesso, purtroppo, per ostacolare lo sviluppo". In questo stesso periodo, invece, "i presidenti delle AP europee da Anversa a Rotterdam ad Amburgo, giravano il mondo per promuovere le proprie banchine corteggiando i principali armatori e clienti...". Ecco allora che le presidenze delle AP nostrane dovrebbero "rappresentare il vertice dell'intera comunità locale, catalizzatore di tutti gli interessi del *cluster* marittimo e del tessuto socioeconomico: questo approccio ha dato splendidi risultati non soltanto in nord Europa ma anche in Italia in alcuni fortunati casi testimoniati da significativi incrementi di traffico". Con una maggiore cooperazione tra Assoporti e Confitarma "si potranno raggiungere ulteriori risultati, per affrontare insieme le specificità e i problemi della portualità italiana".
In questo senso assume grande importanza il ddl di riforma del sistema portuale. Le modifiche apportate al testo della 84/94 risultano, secondo Grimal-


Emanuele Grimaldi



di, "certamente migliorative per quanto riguarda lo snellimento delle procedure amministrative riguardanti l'approvazione dei piani regolatori portuali e gli interventi di dragaggio dei fondali nonché per la procedura della nomina dei presidenti delle autorità portuali". Semplificare e snellire la burocrazia in ambito portuale "rappresenta un pre-requisito per ogni forma di sviluppo dei traffici". Per quanto riguarda l'autonomia finanziaria riconosciuta alle AP, Confitarma condivide che il tetto di 90 milioni di euro annui possa rappresentare un limite alle potenzialità dei porti nazionali "e ritiene – ha aggiunto il suo presidente – che un ulteriore sforzo finanziario possa consentire uno sviluppo più efficace e sostenibile delle infrastrutture portuali".

L'ultima annotazione di Grimaldi ha riguardato le modificazioni introdotte dall'articolo 14 della Legge 84/94 (che, come è noto, si riferisce a disciplina e regolamentazione dei servizi tecnico-nautici di ormeggio, pilotaggio e rimorchio): "La Confitarma ritiene tali modifiche condivisibili, in quanto rappresentano una soluzione equilibrata e sicuramente migliorativa rispetto a quella attualmente in vigore e il nuovo testo risponde adeguatamente alle diverse esigenze degli operatori interessati". In particolare si sottolinea come dal nuovo testo dell'articolo venga recepita "l'esigenza di un maggiore e diretto coinvolgimento delle autorità portuali nei vari procedimenti amministrativi relativi alla disciplina, all'organizzazione e alla determinazione tariffaria dei citati servizi tecnico-nautici". Il testo del nuovo articolo 14 inoltre confermerebbe "la scelta assolutamente necessaria di mantenere un controllo centralizzato delle tariffe, attraverso un'istruttoria svolta in sede ministeriale". E se è vero che l'esigenza di liberalizzazione dei servizi non viene regolata nel nuovo testo dell'articolo 14, "è importante sottolineare – ha concluso Grimaldi – che ogni iniziativa volta a questo scopo, anche di provenienza comunitaria, potrà essere facilmente introdotta senza che il nuovo testo dell'articolo 14 possa rappresentare un ostacolo giuridico".


Aurelio Regina

Il contributo al dibattito da parte di Confindustria è stato garantito dal vicepresidente Aurelio Regina, che ha confermato il desiderio di collaborazione con Assoporti "per dare voce al grande desiderio di cambiamento, e il sistema portuale è un tassello molto importante per dare gambe a questo ambizioso disegno".


Maurizio Lupi

Non rituali le conclusioni del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi. Che dopo aver segnalato che l'85% delle esportazioni passa dai porti, ha invocato "realismo rispetto alle sfide che ci attendono". La legge in discussione "è sufficiente ad affrontare la complessità dei problemi? Hanno mai dialogato porti e interporti?" Alle due domande ha risposto immediatamente di "no", "perché non c'è stato coraggio, finora". Lupi ha proposto il varo di "5 o 6 distretti logistici superando le AP, riorganizzando così il processo della filiera e non soltanto un anello della catena: è il modo per vincere la sfida della globalizzazione, altrimenti rimarremo imbrigliati nelle logiche da competizione locale che, per quanto efficiente, non si rivelerà utile a vincere la sfida stessa".



IL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMO PORTUALI
NEVRALGICO PER LA RIPRESA ECONOMICA

# Uscire dalla crisi non è impossibile

## Ripartire guardando ai porti dell'Oriente

*La geografia dei traffici sta cambiando nell'intero Pianeta*



**di Marco Bertorello**

Il dibattito pubblico e politico sul futuro del settore marittimo-portuale sembra risentire del declino che attanaglia l'Italia, un declino che si inserisce dentro quello dell'Europa e dei Paesi occidentali. Nessuna eccezione italiana, dunque, ma una linea di tendenza generale, in cui però l'Italia fa un po' peggio degli altri Paesi a essa paragonabili. Il dibattito sugli scenari marittimo-portuali soffre dei medesimi difetti con cui si affrontano le prospettive più generali dell'Italia, ma con l'aggravante che in questo caso si tratta di uno dei comparti considerati strategici per reggere le sfide di domani. Le classi dirigenti nostrane, sia imprenditoriali che politiche, ritengono infatti l'*export* la più importante carta da giocarsi nel consesso globale. In effetti, questo è l'unico settore dove si realizza una tenuta del Pil, dove si afferma persino una certa crescita, insomma è ritenuto dai più l'unico segmento che possa fare da volano per l'intera economia nazionale o, perlomeno, reggere le ricadute locali della globalizzazione. Ora, se l'*export* assume un ruolo centrale in una economia sviluppata come quella italiana, allora al suo interno il settore dei trasporti e, specificatamente, quello dei trasporti marittimo-portuali diventa settore nevralgico per qualsiasi ambizione di ripresa economica. Il rischio principale, invece, è che il tema non venga affrontato con il dovuto respiro, in una visione complessiva delle dinamiche e dei problemi che abbiamo di fronte. Sembrano spesso prevalere vedute corte, quando non interessi troppo sbilanciati sul locale, che impediscono una progettazione corrispondente alla complessità della fase. Risulta contraddittorio considerare il trasporto marittimo-portuale nevralgico negli assetti globali e poi non tenere questi ultimi in considerazione quando si ipotizzano strategie di sviluppo e di riassetto del settore.

Il rapporto su Infrastrutture e trasporti di Unicredit dello scorso maggio ci dice che la componente maritti-

ma copre oltre il 75% di importazioni ed esportazioni dell'Unione europea e nel, complesso, che i porti italiani intercettano ben il 30% del traffico internazionale che transita nel Mediterraneo. Se questi sono i volumi coinvolti bisogna contestualizzare un settore tanto esposto al flusso di merci a partire dalla crisi globale. Come sostiene Gian Enzo Duci, presidente degli agenti marittimi genovesi, esiste «una natura "derivata" della domanda di trasporto marittimo» che in «ultima analisi dipende dalla domanda finale dei beni che devono essere trasportati». Ciò implica, secondo Duci, che la recessione nei settori primari, secondari e infine nei consumi sia anticipata dalla riduzione dei flussi delle merci.
Se l'avvento della crisi è imprescindibile per scegliere come attrezzarsi nel comparto marittimo-portuale, allora si tratta di comprenderne le caratteristiche. La crisi esplosa nel 2008 negli Usa non è semplicemente una crisi ciclica, un temporale cui necessariamente seguirà il bel tempo, ma una crisi che modifica radicalmente gli assetti con cui si è giunti a essa.
Per certi versi potremmo interpretare l'esplosione della bolla dei *subprime* come il fenomeno manifestatosi in superficie di un'attività tellurica ben più profonda.
Una crisi risultante da un eccessivo sbilanciamento sul versante finanziario, prodotto a sua volta di un'economia reale da troppi decenni imballata, incapace di realizzare la crescita del trentennio successivo alla Seconda Guerra Mondiale. La tendenziale saturazione nei Paesi più ricchi, insieme a un considerevole sviluppo tecnico, ha prodotto una nuova rete di relazioni industriali prima e finanziarie dopo chiamata globalizzazione. Se inizialmente tale processo ha consentito di assorbire le ricadute, in termini di reddito e consumi, delle delocalizzazioni produttive attraverso una riduzione del prezzo delle merci importate, col tempo ha iniziato a mostrare la corda. Non solo per la crescente stagnazione interna nei Paesi occidentali ma per la progressiva autonomizzazione dei Paesi cosiddetti emergenti. La crisi odierna, oltre che sociale ed ecologica, va considerata anche nella sua dimensione geopolitica, a partire da uno spostamento del baricentro mondiale verso oriente. E non si può prescindere dagli effetti di tali dinamiche anche per quanto attiene a trasporti e infrastrutture connesse al settore marittimo-portuale.
L'impressione, invece, è che spesso vi sia un'aspettativa di crescita lineare del settore, sulla scorta di ciò che è avvenuto in passato. La società Clarkson, ad esempio, sulla crescita del traffico dei container dal 1974 al 2013 fornisce un grafico con una curva che va in maniera esponenziale verso l'alto. E sottolinea come nell'ultima decade (2002-2012) il traffico sia cresciuto del 105%. Ma tale tendenza piuttosto che proiettata acriticamente nel futuro dovrebbe essere ricalibrata a fronte delle tendenze economiche globali attuali, cioè considerando la depressione europea, che rappresenta



complessivamente ancora il principale attore economico mondiale, l'insufficiente crescita degli Usa e il vistoso rallentamento dei Paesi emergenti.
Tutti questi fattori si tengono insieme determinando gli scenari del sistema pianeta. Non solo, si devono anche considerare le diverse componenti che stanno determinando la crescita dei traffici marittimi.
Qui appare chiaro come stia cambiando in maniera stabile la geografia dei traffici. Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità portuale di Bari, afferma che nel periodo che va dal 1995 al 2010 il volume degli scambi commerciali a opera dei Paesi occidentali è sceso dal 69% al 55% del totale, mentre quello dei Paesi emergenti è salito dal 29% al 41%. In conseguenza di ciò le rotte Sud-Sud sono cresciute mediamente del 13,7% ogni anno, invece quelle Sud-Nord solo del 9,5%.
Il 50% del traffico generato dal Sud-Est asiatico, inoltre, è traffico regionale. Tale cambiamento è ben fotografato dalla classifica dei primi 50 porti stilata per il 2012 dal *Journal of Commerce:* nei primi dieci ci sono 7 porti cinesi, altri due asiatici (Singapore e uno coreano) e quello di Dubai. Il primo porto europeo è Rotterdam all'11° posto e il primo americano è Los Angeles al 16°. Come sostiene l'economista Christian Marazzi «i rapporti tra centro e periferia quasi si sono invertiti». Impossibile non ripartire da questa cornice per riflettere e assumere decisioni in un *cluster* come quello marittimo-portuale, tanto legato a queste macrotendenze di fondo.

IN RICORDO DI GIORGINI, TESTIMONE DELLA NOSTRA PASSIONE

# Il valore di Giorgio

## *Ci ha indicato un modello alto di vita*



Giorgio Giorgini

Ricordare *Giorgio* è l'occasione per onorare i preziosi valori, che ci ha lasciato in eredità, di uomo serio, onesto e competente e per questo si è guadagnato il rispetto di tutti. La sua è stata, se così si può dire, una vita in corsivo e, nell'evitare sempre le stucchevoli eleganze e raffinatezze, sapeva farti amare il suo lavoro e farti comprendere quanta straordinaria energia possa scaturire dalla pubblicazione della nostra rivista.
Penso che faremmo, noi che stiamo ancora attraversando questo nostro tempo, cosa sicuramente opportuna e utile se potessimo raccogliere in un libro alcuni dei suoi importanti scritti. Libro che potrebbe intitolarsi: "*la mia bellissima testimonianza in Angopi*".
Giorgini si è conquistato per sempre un posto nel cuore di noi Ormeggiatori/Barcaioli per il suo essere una persona semplice, cordiale, 'umile'. Chi non ricorda i notturni lunghi viaggi in treno cibandosi di un panino per non incidere sui costi!
Ho sempre ammirato la sua lucida intelligenza e il gusto della esplorazione, della conoscenza, dell'ottimismo della volontà, quell'agire per sé e anche per gli altri. A volte sembrava usare un linguaggio ormai desueto, quasi da reduce, in un mondo in rapida dissoluzione ma che *lui* sapeva lucidamente interpretare con animata preoccupazione, ben individuando i"vari capitoli" che formano, come un enorme puzzle, la società di oggi.
Ce ne fossero di uomini come lui che mentre lavorano per sé lavorano anche per gli altri, mentre difendono i loro valori lottano per i diritti di tutti in questi tempi così macchiati dal mero e spregiudicato tornaconto. Quante volte sottolineava che la vita in comune è una cosa bellissima se ha come orizzonte non gli interessi personali ma il bene, presente e futuro, della nostra comunità.
Tutti noi dobbiamo a *Giorgio* profonda gratitudine per il suo contributo disinteressato e appassionato e per aver, pur in condizioni e soggettività mutevoli e assai diverse - non è più l'Angopi e non è più la portualità di 15 anni fa - attraverso la nostra rivista, contribuito alla nostra crescita e alla diffusa conoscenza dell'intera categoria e del suo ruolo, offrendo testimonianze e risposte non banali a tutti coloro che non avevano mai esplorato compiutamente il nostro mondo.
*Giorgio* non solo lascia un segno duraturo del suo "passaggio" attraverso la sua opera, ma ha contribuito, partecipando in prima persona alla nostra vita associativa, a rafforzare la base democratica della nostra associazione.
Per questo *Giorgio* è un grandissimo esempio per tutti noi che abbiamo avuto la fortuna di incontrarlo.
Ci ha indicato un percorso, un modello alto di vita.
A noi non resta che seguirlo, non possiamo ignorarlo, non si deve. Perché è questa la nostra storia, è questo il nostro posto, ma è soprattutto questo quello che abbiamo davanti.

***Cesare Guidi***



**Giorgio Giorgini, in veste di fotografo con gli ormeggiatori di Genova, durante l'operazione 'ital ro ro' nel giugno 2009**