

GIAN ENZO DUCI (FEDERAGENTI) CHIEDE AL MINISTRO DELRIO UNA NUOVA NORMATIVA PROFESSIONALE

Marittimi, ci vuole una nuova legge

La richiesta sarà presentata oggi a Ravenna all'assemblea annuale della federazione. Gli ambiti territoriali della professione dovrebbero essere coerenti con la riforma delle Autorità di sistema portuale

Oggi a Ravenna si tiene la consueta assemblea annuale di Federagenti, la federazione nazionale degli agenti marittimi, che si riunisce a pochi giorni dall'ennesima operazione di m&a portata a termine (l'ultima fra le compagnie di navigazione Hapag Lloyd e Uasc). Il presidente della federazione, Gian Enzo Duci, anticipa a *MF Shipping & Logistica* alcune delle richieste che presenterà oggi di fronte al ministro dei trasporti Graziano Delrio e che vanno da una nuova legge professionale per la categoria degli agenti fino alla necessaria ricerca di maggiore coesione all'interno del cluster marittimo nazionale.

Domanda. Presidente Duci come stanno reagendo gli agenti marittimi alle molteplici trasformazioni in atto sul mercato dello shipping?

Risposta. Oggi sono passati 40 anni dall'entrata in vigore della legge sul raccomandatorio marittimo (la 135 del 1977) e fino al '94, anno della prima riforma dei porti, sostanzialmente i signori del porto erano gli agenti marittimi e i lavoratori portuali. Con la legge del '94 e la nascita del terminalista portuale privato l'agente marittimo e i lavoratori portuali sembrano aver perso la loro centralità. In realtà, guardando alle figure imprenditoriali e i gruppi che si sono affermati nel ventennio passato si vede che si tratta di agenti marittimi che quasi ovunque si sono trasformati e hanno iniziato ad allargare la propria sfera di competenza al terminalismo. Penso a imprenditori come Samer a Trieste, Poggiali a Ravenna, Totorizzo a Bari, Gallozzi a Salerno, Negri a Genova, Cosulich e altri.

D. Qual è il rapporto con le compagnie di navigazione?

R. Molte compagnie di navigazione hanno scelto di essere partner di gruppi italiani costituendosi sotto forma di agenzie marittime. In Italia è

Sti investe 14 milioni nei magazzini a Nogara

Perfettamente in linea con i tempi di consegna previsti sono stati completati a Nogara (Verona) i lavori di ampliamento di una piattaforma logistica di STI (Società Trasporti Industriali) costati circa 14 milioni di euro. Ad annunciarlo è la stessa società in una nota dove spiega che la nuova porzione di magazzino di 31.000 metri quadrati, denominata Fontana 2, andrà ad aggiungersi a quella esistente di 35.000 metri quadrati, raggiungendo dunque una superficie complessiva di 66.000 metri quadrati. La struttura appena realizzata è inoltre predisposta per accogliere una cella a temperatura controllata di 4.300 metri quadrati e il sistema antincendio splinker. All'interno è stata costruita anche una palazzina di 600 metri quadrati su tre piani destinata agli uffici per

tutto il personale operativo, amministrativo e dirigenziale di Sti.

Con questo investimento appena completato l'azienda veneta raggiungerà complessivamente 180.000 metri quadrati di superfici operative tra piattaforme logistiche e depositi, dislocate tra la provincia di Verona (Vallese di Oppeano, Isola Rizza, Nogara, Nogarole Rocca) e Chieti. Storicamente Sti si propone sul mercato come operatore logistico per l'immagazzinamento, il transito e lo stoccaggio di prodotti conto terzi, aiutando il cliente a posizionarsi nel mercato anche attraverso attività supplementari quali packaging, copacking e picking per la personalizzazione del prodotto e per il canale di vendita e-commerce. (riproduzione riservata)



Gian Enzo Duci

dimostrato di sapersi adattare ai mutamenti e pensiamo di continuare a farlo anche di fronte a sfide difficili per il nostro settore come è stato recentemente il caso del fallimento Hanjin.

D. A che punto è la revisione della legge professionale da lei invocata un anno fa?

R. È un anno che ci stiamo lavorando e abbiamo già elaborato una bozza che presto vorremmo sottoporre a chi di dovere.

D. In che direzione andrà l'aggiornamento di questa legge?

R. La legge attuale nasce prima dell'affermazione del mercato comune europeo e quindi non recepisce in maniera completa quello che comporta essere in un mercato unico continentale. Peraltro la norma nasce sostanzialmente prima dell'affermazione definitiva del container sul mercato del trasporto marittimo internazionale. È una legge che ci colloca sul territorio in funzione di singoli porti e camere di commercio che paradossalmente non esistono più, quindi di una diversa organizzazione in materia di rete territoriale è un'altra delle esigenze da affrontare. La legge che noi abbiamo in mente andrebbe a riconsiderare gli ambiti

territoriali della professione per renderli coerenti con la riforma delle nuove Autorità di sistema portuale volute dal ministro Delrio.

D. Che pensa dei conflitti fra associazioni di categoria (Confitarma e Confrasperto), Assiterminal e Assologistica)?

R. Faccio un invito al mondo associativo ad essere un po' più coerente con quello che è l'atteggiamento della politica. Nel momento in cui abbiamo finalmente una centralità riconosciuta del «sistema mare» da parte del Governo e del ministero dei Trasporti, il sistema delle imprese sembra più interessato a discutere fra di loro piuttosto che a essere propositivo nei confronti dei timonieri. In Italia abbiamo due associazioni degli armatori, due dei terminalisti e così via, mentre sarebbe importante far emergere una voce sola ma di cluster. Nella nostra ultima assemblea prenatallizia avevo parlato proprio dell'importanza di raggiungere certe soglie dimensionali per poter affrontare il mercato e questa polarizzazione da parte di soggetti più grandi in Italia si sta realizzando, purtroppo però sta portando anche a scontri fra soggetti di dimensioni più grandi che potrebbero nel medio termine comportare dei danni complessivi al sistema.

D. Paradossalmente si litigava meno in passato, non è così?

R. Quando non c'era dialogo con la classe politica al governo le associazioni riuscivano ad avere più o meno una visione e posizioni comuni sui temi principali; oggi che c'è una fortissima attenzione al nostro settore il comparto non riesce a esprimere una voce e questo è un limite e un danno che stiamo complessivamente generando al settore e di cui non escludo che prima o poi qualcuno ci verrà anche a chiedere conto. (riproduzione riservata)

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN SHIPPING FINANCE
E DIRITTO MARITTIMO

wfw.com/maritime



AMBURGO ATENE BANGKOK DUBAI FRANCOFORTE HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE

© Watson Farley & Williams 2016. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.