

**Il Presidente:**

Cari amici e colleghi,

ringrazio di cuore ognuno di Voi, anche a nome del Consiglio Direttivo, per la vostra gradita partecipazione.

Come ogni anno, l'Assemblea, oltre ai vari adempimenti, costituisce una bella occasione, perché ci incontriamo e abbiamo modo di confrontarci sulle varie tematiche che ci accomunano.

Come già anticipato durante l'ultima Assemblea di giugno, in questa seduta, com'è noto a tutti voi, si procederà ad eleggere il nuovo Consiglio Direttivo e non è senza un filo di emozione che ricordo a tutti che il mio mandato si ferma qui.

Alla fine, per una serie di eventi di cui vi abbiamo sempre relazionato, è stato un unico mandato che si è protratto per 3 anni e mezzo, quindi i tempi sono adesso maturi per procedere al passaggio del testimone. E' stata per me un'esperienza impegnativa ma molto positiva, un percorso che assorbe molte energie ma restituisce in termini di soddisfazione personale. Con il Consiglio uscente, che ringrazio moltissimo, non è mai mancata la reciproca collaborazione, lo spirito di squadra, così come non è mai mancata una sana vitalità negli scambi di vedute, tutto sempre per il bene della collettività e della nostra categoria.

Da qualche anno a questa parte viviamo in una sorta di senso d'incertezza nel formulare previsioni per l'economia e per i collegamenti marittimi, abbiamo perso la stabilità, visti i continui mutamenti.

La guerra in medio oriente ha portato ricadute negative anche nel Mediterraneo, facendo crescere in noi la preoccupazione per la fuga di carichi a causa del cambio di rotta delle navi provenienti dal Far East, sia per i traffici di auto ma, in modo meno diretto, anche per i traffici di container, del resto alla fine siamo tutti collegati dal solito filo, quindi non esenti dalle ricadute causate dalle interruzioni sulle catene logistiche, che fino a qualche anno fa si basavano su principi che garantivano la piena funzionalità dei porti, principi che oggi purtroppo sono messi profondamente in discussione.

Ma in tutte queste difficoltà, penso sia di tutta evidenza che la centralità del cluster marittimo, e quindi la nostra attività, sia un valore strategico importante, un privilegio da preservare e da incentivare, perché viviamo in un paese dove il mare è fondamentale risorsa di vita, un elemento che normalmente dovrebbe stare sempre al centro delle scelte strategiche a livello economico, politico e infrastrutturale.

Non è superfluo ricordare che il clima di incertezze ha senz'altro inciso negativamente sui cronoprogrammi e sull'aumento dei costi relativi alle opere di infrastrutturazione. In questo momento così delicato con una fase di ripresa sempre più auspicata e per alcuni settori anche tangibile, è di tutta evidenza la necessità di spazi, ne abbiamo urgente bisogno per far sì che sia mantenuta quella sana diversità di traffici che contraddistinguono da sempre il nostro scalo

come *multipurpose*, una diversità che dovremmo cercare di preservare con convinzione, tutti noi operatori, in modo compatto.

Ben comprendendo la complessità dei grandi progetti e gli infiniti passaggi burocratici che comporta la loro realizzazione, il tempo a disposizione stringe; anche noi operatori, per la nostra parte, dobbiamo supportare gli addetti ai lavori affinché sia dato il massimo impulso ad un'opera, la **Darsena Europa**, che potrà restituire al nostro scalo marittimo, e a tutto il sistema, quel ruolo centrale che aveva storicamente, soprattutto riferito al settore dei contenitori, che in termini di valore rappresenta il segmento con maggiori ricadute sul tessuto occupazionale.

A questo riguardo, finalmente dopo molti anni stiamo assistendo all'esecuzione dei lavori iniziati per l'allargamento del canale di accesso, necessario per facilitare l'accesso in sicurezza delle grandi navi, e stando alle previsioni dall'AdSP dovremmo vedere la fine dei lavori, si spera, per la fine del prossimo anno, inclusa la resecazione della sponda del canale di accesso lato torre del Marzocco.

Altro fronte sul quale come comunità portuale dovremmo muoverci in modo coeso riguarda il nuovo Codice Doganale, pubblicato in Gazzetta nei giorni scorsi che, al contrario di altri paesi, tende verso ulteriori chiusure e penalizzazioni, introducendo sanzioni penali (non più amministrative) su meri errori formali. Un giro di vite che, per contrastare il crimine ed il contrabbando, gioco forza, dirotterà maggiori quantitativi di merce e prodotti su altre dogane europee, creando perdite di valore e soprattutto di efficienza sui flussi delle merci, elemento indispensabile per rimanere al passo con gli altri scali europei.

Se diamo uno sguardo ai dati di traffico nel porto di Livorno relativi all'anno 2023, premesso che le navi arrivate nello scalo in quell'anno furono in numero pressoché uguale a quelle dell'anno precedente, riscontriamo dei risultati talvolta contraddittori fra le varie tipologie di traffico ma non vi è alcun dubbio, ad esempio, sulla contrazione dei TEUS, in verità non indifferente, in quanto pari all'11%. In definitiva, la situazione di questo comparto non è particolarmente incoraggiante, ed è normale sperare ed operare anche affinché determinati livelli di traffico siano ristabiliti, assicurati e possibilmente incrementati, soprattutto laddove essi attivano un importante indotto a livello di occupazione. Proprio a questo proposito, essendo già molto avanti con il decorso dell'anno, è opportuno ricordare anche i dati di questo 2024, quanto meno relativamente ai primi sei mesi, confrontati ovviamente ai dati del 2023, dello stesso periodo. Si invertono di segno le percentuali relative alle rinfuse. Nei primi sei mesi, dunque, cala il traffico dei forestali ed ancora quello contenitori, del 2,4%. La loro movimentazione complessiva, con 327.016 TEU, è risultata inferiore del 6,1% rispetto a gennaio-giugno 2023. Il dato è stato influenzato anche dalla maggiore diminuzione dei container vuoti (-10,2%, 79.015 TEU) rispetto a quella dei pieni (-1,8%, 224.738 TEU) e dal contributo negativo del traffico di trasbordo, che tra gennaio a giugno è diminuito del 20,7%, a 35 mila TEU circa. In aumento il traffico Ro-Ro e dei passeggeri dei traghetti e soprattutto delle crociere, pari addirittura al 73,2%.

Questi numeri vanno presi con beneficio d'inventario, in quanto sono relativi ad un periodo dell'anno, cioè solo alla prima metà di esso, ma gli stessi ci danno

comunque la misura di una situazione complessivamente ancora stagnante, mantenendosi un calo rispetto ai dati della fine dello scorso decennio. E' assolutamente opportuno, peraltro, sottolineare ancora la flessione del traffico relativo ai TEUS, confermata in questo primo spezzone di anno. Che la questione riguardi il nostro scalo e non altri porti concorrenti è fuori di dubbio, basta solo dare un'occhiata ai medesimi conteggi di questi porti, dai quali si evincono aumenti di traffico, in qualche caso, anche consistenti. Il problema delle infrastrutture, già ampiamente citato, si accompagna a quello delle prospettive di incertezza che caratterizzano questo comparto, a livello delle politiche, sia particolari che generali, del porto di Livorno, per le quali viene auspicata da più parti una vera svolta. E' quindi veramente vitale per l'economia cittadina riguadagnare fette di quel mercato che storicamente ci appartenevano.

Uno sguardo sui temi di maggior interesse sulla attività che, durante questo ultimo anno di mandato, si sono presentate quotidianamente sui nostri tavoli.

**FEDERAGENTI** - Relativamente alla nostra Federazione, si tiene a sottolineare gli ottimi rapporti in essere.

Abbiamo avuto il piacere di avere lo scorso maggio una visita del Presidente Santi e del Segretario Paifelman.

Il presidente uscente di Federagenti si è intrattenuto piacevolmente con il Consiglio, in un'occasione nella quale sono stati trattati temi di attualità ed aggiornamenti su aspetti di criticità della nostra professione.

In relazione alla nuova elezione del presidente di Federagenti, Asamar si è spesa in modo convinto sulla candidatura del Dott. Paolo Pessina. La nostra Vicepresidente della federazione, la Dr.ssa Laura Miele, è stata come sempre un valido tramite ed un solido punto di riferimento al riguardo, sento di esprimerle la mia stima ed un sincero ringraziamento per il mantenimento delle ottime relazioni che siamo certi stanno inoltre contribuendo alla causa, perorata da Asamar, a favore di una riconferma a Roma della carica di Vicepresidente, un incarico prestigioso al quale la nostra associazione ambisce. Ringrazio inoltre i colleghi Bonistalli e Gasparini facenti parte anch'essi del Consiglio Direttivo di Roma per i contributi e gli aggiornamenti che puntualmente ci veicolano sulle attività e iniziative dello stesso.

### **Rapporti con le Istituzioni:**

Come da nostra missione, la nostra attenzione non è mancata nel fare da tramite e da supporto agli associati, quando ci è stato richiesto, presso gli uffici della locale **Guardia Costiera**.

A questo riguardo, ci preme ricordare che lo scorso maggio è stato firmato un accordo di collaborazione a livello nazionale tra la Federagenti ed il **Comando Generale delle Capitanerie di porto** per dare vita a iniziative di aggiornamento professionale a beneficio sia del personale delle Capitanerie che del personale dipendente delle agenzie marittime.

Cio in continuità con l'impegno assunto dalle due parti nel Protocollo di intesa firmato in occasione dell'assemblea Federagenti del 20 ottobre 2023, per lo sviluppo della *National Maritime Single Window* che entrerà in vigore nel giro al massimo di un paio di anni.

Ed ecco che su questa iniziativa, Asamar si è incontrata con i vari comandanti di sezione, insieme riuniti per operare e comunicare loro le scelte, sulla base del sondaggio fatto tra tutti voi Associati, circa i moduli oggetto di maggiore attenzione e a questo riguardo non mancheremo di tenervi aggiornati.

Vale la pena ricordare anche la funzione di collegamento che Asamar ha avuto anche a riguardo dell'introduzione, nei porti così detti minori, del sistema PMIS2 & NMSW-PMIS, per il quale il Comando Generale ha attivato corsi di formazione presso le sedi locali della Guardia Costiera, in collaborazione con la Federagenti, a sostegno dei raccomandatari marittimi. Tale sistema, di un livello più avanzato rispetto a quello in uso nei porti maggiori, sarà introdotto anche in questi ultimi, si prevede, appunto, intorno alla fine del prossimo anno.

Come sapete, le occasioni per organizzare incontri con la Capitaneria di porto si realizzano con una certa continuità. E' stato un piacere avere ospite in sede un importante ufficiale della capitaneria, quale è il Com.te Fusco che ha potuto presentare agli Associati il tema, non sempre lineare ed omogeneo a livello di normativa, del limite del tenore di zolfo dei carburanti, in porto e in rada. Anche in questo caso l'incontro ha prodotto interventi e chiarimenti che si sono rivelati utili a entrambe le parti.

Più recenti sono stati i contatti con la Capitaneria di porto di Livorno a proposito della necessaria chiusura del canale di accesso, nel qual caso, gli incontri sono stati organizzati dall'Autorità di Sistema, su richiesta specifica di Asamar.

Su questo punto, abbiamo chiesto delucidazioni sui tempi e sulle modalità di chiusura, per consentire a voi associati, quanto più possibile, una programmazione del traffico di entrata ed uscita del naviglio. La situazione, a nostro avviso è stata gestita in modo ordinario, pur in presenza di alcuni momenti di punta. Posso dire che Asamar, in questo contesto, ha svolto il suo delicato ruolo con la giusta pressione ed attenzione.

A questo proposito vorrei esprimere un apprezzamento e un ringraziamento condiviso da tutti alla Capitaneria ed ai i servizi tecnico nautici per gli sforzi profusi nella gestione del traffico navale in concomitanza ai lavori notturni che da fine giugno comportano la quotidiana chiusura del canale di accesso dalle 23 alle 7 chiusura per la quale molti di noi inizialmente avevano espresso una certa preoccupazione.

Queste sono alcune delle tante istanze che riportiamo a titolo di esempio ma teniamo a farvi sapere che le vostre richieste sono sempre al centro della nostra attività.

Anche con **l'Autorità di Sistema**, appunto, possiamo confermare che sussistono ottimi rapporti sia con il Presidente Dott. Guerrieri che con il Segretario Generale Avv. Paroli. Asamar ha assicurato fiducia e collaborazione alla Governance dell'ente. Il clima disteso e l'apertura al dialogo in queste sedi ci ha consentito, laddove si è presentata un'effettiva necessità, di fare da tramite e da supporto con i nostri associati e le loro istanze.

Naturalmente, siamo costantemente presenti alle sedute dell'Organismo di Partenariato e delle Commissioni Consultive, ed in tali contesti non manchiamo di perorare gli interessi della nostra categoria ma anche della collettività e del mantenimento degli equilibri e della salvaguardia dei traffici.

Anche Asamar, come saprete, si è fatta parte attiva nel rappresentare, insieme alle altre associazioni di categoria, ai vertici dell'autorità di sistema, le giuste preoccupazioni per l'evidente calo del settore dei contenitori, visto anche l'importante indotto che ne sta al seguito. Si tratta di un settore in cui Livorno primeggiava e nel quale si è, negli anni, purtroppo registrata una flessione a favore di altri scali vicini.

Per la nostra parte, quanto è stato espresso con forza verso l'autorità di sistema è che sia dato il massimo impulso a tutte quelle attività che possano contribuire attivamente ad una inversione di marcia a favore di questa importante fetta di mercato che il porto di Livorno non può permettersi di perdere.

A tutela di tutti i traffici, a titolo di esempio, ci preme relazionarvi che anche di recente ci siamo fatti parte attiva nel richiedere un incontro con l'Adsp presenti Capitaneria e tutte le parti interessate per affrontare e cercare una soluzione a tutela del traffico dei forestali.

La seduta ha avuto il successo sperato e, per Asamar, ciò è stato motivo di soddisfazione. Siamo tornati insomma alle importanti tematiche riguardanti banchine, spazi, riorganizzazioni annunciate, con tutto l'insieme di eccezioni che questi argomenti trascinano a sé. La nostra parte l'abbiamo fatta e continuiamo a farla, nell'interesse unico dei porti di Sistema, elaborando interventi che mettono al primo posto, come sempre, il rispetto delle norme, da parte di tutti.

Ci sono state altre due occasioni che ha visto l'Autorità di Sistema ospite presso la nostra sede, a utilità degli Associati. La prima con il Dott. Failli, dove è stata affrontata la tematica dei canoni demaniali, riguardante gli accosti pubblici. E' stata approfondita la fase delle autorizzazioni, del calcolo e dei relativi pagamenti, fasi che sono state modificate, tempo fa, nelle procedure stabilite dal nuovo regolamento demaniale.

Altro incontro, con la Dr.ssa Avanzoni, dove Asamar ha presentato ai propri associati l'istituzione di un corso ITS di Tecnico Superiore per l'infomobilità e le Infrastrutture Logistiche, corso che ha lo scopo di trasmettere competenze specialistiche ed operative nel campo sia della nautica da diporto che delle altre professionalità richieste dalla portualità nel suo complesso e si rivolge soprattutto a neodiplomati, a cui Asamar ha partecipato anche con la fornitura di qualificato personale docente.

Con la **CCIAA della Maremma e Tirreno** e con il Presidente Dott. Breda, sta continuando il rapporto di collaborazione con la nostra associazione, attraverso la nostra presenza nel Consiglio Camerale relativamente al settore Trasporti e Spedizioni

I temi affrontati riguardano essenzialmente proposte mirate allo sviluppo e al rilancio del nostro territorio e del tessuto produttivo presso le istituzioni regionali,

tutte iniziative a cui Asamar partecipa, dando il proprio contributo ed avvalendosi, quando necessario, dei colleghi del Consiglio a secondo dei temi e delle zone interessate.

Altra missione portata a termine con successo è stata quella presso l'Ufficio di Frontiera Marittima per la problematica dell'apposizione dei timbri sui visti dei marittimi.

Grazie alla sinergia tra noi associati, all'attivismo dimostrato dalla nostra Federazione e anche alla disponibilità ed efficienza della Direzione dell'Ufficio di Frontiera Marittima, siamo riusciti ad ottenere anche per i nostri porti l'allineamento della procedura, con quella dei vicini porti di Genova, La Spezia, e questo per contrastare quelle forme di applicazioni non omogenee delle normative nazionali, che in questo caso stavano generando differenze di trattamento con conseguenti ricadute sull'indotto.

Altra iniziativa che ci ha dato molta soddisfazione è stata quella di ospitare presso la nostra sede lo scorso luglio la Direzione **USMAF** di Livorno, **l'Università di Pisa**, e la **Direzione Marittima** per un progetto di monitoraggio delle acque reflue delle navi da crociera, presenti in sede anche gli associati che curano questo tipo di traffico. Si è trattato di un'occasione molto speciale nella quale abbiamo avuto il piacere di avere il Direttore Dott. Lattanzi, il Direttore Marittimo Amm. Angora che ha aperto i lavori, e docenti universitari di grande esperienza.

La Prof.ressa Caterina Rizzo, professore ordinario di igiene e medicina preventiva e direttrice della scuola omonima presso l'Università di Pisa, ha spiegato diffusamente agli intervenuti come erano da svolgere le procedure di campionamento per procedere all'analisi dei dati. Tutto molto chiaro e non impattante nelle dinamiche di operatività della nave. Abbiamo ricevuto molti complimenti per come si è svolta l'organizzazione dell'evento. Complimenti sinceri che ci hanno lusingato e che hanno a nostra avviso qualificato ulteriormente la nostra attività associativa e la nostra professione.

Proseguono le nostre collaborazioni con la **Stella Maris**, per la quale abbiamo operato in senso facilitativo, per quanto era di nostra competenza, per favorire il loro accesso, inoltre con il **Welfare** e con il **Collegio Nazionale dei Capitani** che ha tenuto a Livorno un incontro presso l'Istituto Nautico al quale ha partecipato il nostro segretario, con l'incarico di divulgare nei dettagli la professione del raccomandatario marittimo.

Ci piace ricordare la visita che, nella scorsa primavera, insieme al Segretario, abbiamo fatto presso la **Capitaneria di porto di Viareggio**, nella quale, supportati anche dai nostri preziosi associati di quello scalo, abbiamo avuto il piacere di fare la conoscenza del Com.nte Silvia Brini e della sua seconda Com.nte Elisa Petrosino. Nell'occasione, oltre a sottolineare il gradito profilo istituzionale dell'evento, sono stati affrontati temi di logistica portuale di quello scalo, in una conversazione dove i nostri agenti associati hanno potuto relazionarsi alla Guardia Costiera in veste di rappresentanti dell'intera categoria.

Per ultimo, tengo a far cenno ad un'iniziativa che purtroppo per lungaggini burocratiche rimane ancora in divenire, e che stiamo portando avanti da diversi mesi, insieme alla Capitaneria di porto di Livorno ed all'**Agenzia delle Dogane**, stessa sede. La nostra iniziativa è stata quella di mettere le due autorità in contatto per dare impulso ad una ricerca condivisa di tutti gli spazi normativi possibili per facilitare all'utenza, la procedura per il versamento delle tasse di ancoraggio. Com'è noto a tutti, si tratta di un iter molto articolato che richiede spostamenti di personale da un ente all'altro.

C'è un impegno vero da parte di ambedue le realtà, sotto una pressione costante che Asamar ha esercitato nei vari incontri tenutisi nelle loro sedi. Se questo impegno darà i frutti sperati, cosa che verrà attentamente valutata nel merito dai nostri delegati preposti, sarà un risultato che offriremo volentieri a tutte le nostre agenzie dei vari scali inseriti nel bacino di utenza della nostra associazione.

E' un piacere infine ricordare il continuo lavoro di confronto con le altre realtà associative del territorio, gli enti locali, la Regione, l'Interporto ecc. al fine di trovare sempre un comune denominatore che sia un collante per tutte le vicende e gli scenari che richiedono l'attenzione della nostra comunità, in particolare con Spedimar, a cui ci legano, in modo ancor più particolare, amicizia, interessi comuni e familiarità commerciale.

Grazie della vostra gentile attenzione, cedo la parola adesso alla nostra Dott.ssa Miele che ci illustrerà la situazione del porto di Piombino.

### **Dr.ssa Laura Miele – Porto di Piombino**

Per quanto riguarda i traffici di Piombino relativi al 2024 è opportuno evidenziare alcuni numeri che segnano un'importante crescita anche in considerazione dell'importazione di LNG, che è iniziata nell'ultimo trimestre del 2023.

Nel primo semestre del 2024 nel porto di Piombino si registra un aumento complessivo di circa 52%. Ad influire su tale crescita è stato in particolare l'andamento delle rinfuse liquide.

Il traffico RO/RO (cioè quello dei veicoli su traghetto), che a Piombino incide per il 48% delle movimentazioni complessive, ha avuto un incremento di circa il 13% con 47.000 mezzi transitati. Variazioni positive rispetto al 2023, anche per i passeggeri dei traghetti, attestatisi a 1.239.000 unità (+2,6%). Relativamente al settore crociere, i passeggeri transitati sono aumentati di circa 1,2% rispetto all'anno precedente.

E' utile evidenziare che i dati sopra riportati sono relativi al primo semestre del 2024, mentre il traffico passeggeri tocca il picco massimo in luglio ed agosto 2024, due mesi che influiscono molto su queste statistiche quindi, nel secondo semestre, dovrebbe essere verosimile avere numeri maggiori per quanto riguarda i passeggeri.

In leggera contrazione risultano i traffici siderurgici.

Più in generale, giova ricordare che il porto di Piombino, da qualche anno, si è dotato di moderne infrastrutture e di fondali di -20 metri, con un'area retrostante di 200.000 mq e che è in previsione a breve l'inizio di nuovi banchinamenti (Banchina Ovest)

E' opportuno sottolineare l'importanza delle opere infrastrutturali destinate a colmare lacune di collegamento, ad esempio la realizzazione della Strada Statale 398 (della quale sono iniziati i lavori) e l'armonizzazione dei collegamenti ferroviari. Queste due opere potranno far fare un salto di qualità allo scalo che, ad oggi, non è possibile forse prevedere nella sua interezza. Il trasporto ferroviario è un valore aggiunto richiesto dalla portualità italiana ed un obiettivo essenziale è quello di realizzare interconnessioni ferroviarie sino alle Banchine del Porto.

Occorre altresì lavorare con molta convinzione per rendere più attrattivo il nostro Porto puntando non solo sul potenziamento dell'offerta infrastrutturale, ma anche sullo sviluppo della "ZLS" e degli assi di collegamento intermodale.

In Toscana, in tempi brevi, potrebbero essere istituite le "ZLS" ed a tale proposito vi è un confronto continuo tra Regione e Governo.

L'Autorità di Sistema Portuale, che comprende i porti di Livorno, di Piombino e dell'Elba, ha la possibilità adesso di efficientare al massimo le sinergie fra questi scali, ricercandone le naturali complementarietà. L'esperienza e la conoscenza approfondita delle tre realtà sono patrimonio consolidato dell'attuale Governance.

**Il Presidente:** Lascio la parola, adesso al Dr. Gasparini che procederà ad una disamina sulla situazione del settore Yacht.

### **Dott. Giovanni Gasparini - Settore Yacht**

Molte aziende associate Asamar si occupano di diporto e turismo nautico lungo tutta la costa della Toscana. Le realtà livornesi e viareggine sono rilevanti in prospettiva internazionale ed i nostri colleghi sono impegnati ad affiancare gli armatori siano nell'attività legata alla cantieristica, al post-vendita e refitting, che al traffico diporti stico-turistico.

A queste si aggiungono le realtà della costa toscana fino all'argentario e all'arcipelago che in questi anni, grazie all'impegno e alla professionalità dei raccomandatori marittimi, hanno aumentato notevolmente la qualità dell'accoglienza stimolando i servizi offerti dal territorio ed incrementando di conseguenza il traffico.

Ci dobbiamo confrontare con un mercato, quello della nautica, in continua crescita: nel 2023 è arrivato a quota euro 33 mld di cui 25 mld per superyacht. Il trend è in espansione anche per cantieri nautici italiani, che registrano un giro d'affari da euro 4,4 mld, con un incremento del 20% rispetto all'anno precedente.

In questi anni, si è verificato, come nel traffico mercantile, l'aumento delle dimensioni degli yacht rendendo sempre più necessaria l'assistenza del raccomandatario marittimo per l'attività di interfaccia con le amministrazioni costiere.

Come Asamar siamo intervenuti ad affiancare i colleghi, come ad esempio l'interlocuzione con la capitaneria di porto di Viareggio, e dobbiamo ulteriormente incrementare la nostra attività con i cantieri al fine di evitare che figure non adeguatamente preparate si inseriscano in questo mercato.

**Il Presidente:**

### **SITUAZIONE ECONOMICO-PATRIMONIALE**

Nella scorsa assemblea di giugno, abbiamo analizzato ed approvato i documenti contabili che sono stati elaborati a seguito della gestione economica finanziaria dell'associazione, che ha chiuso anche lo scorso anno con un attivo incoraggiante, quale segnale di ripresa dei traffici e della categoria. In qualità di Presidente, insieme a tutto il Consiglio uscente, mi sento di poter confermare che si lascia una Associazione in salute, una Associazione supportata dall'operato di persone di buona volontà, sicuramente mosse da una passione per questa professione, una Associazione che, tengo a ricordare, vive grazie alle importanti e necessarie contribuzioni di voi Associati, che dovete vedere nell'Asamar un punto di riferimento, una casa comune.

Questo mio saluto si conclude con un sincero ringraziamento a tutti voi per la gradita partecipazione, ai miei colleghi del Consiglio un caloroso ringraziamento per esserci stati sempre, ed infine alla nostra Segreteria, cuore pulsante di Asamar, va un ringraziamento speciale per il costante impegno e per la dedizione che viene messa ogni giorno nello svolgimento della propria attività, nella cura dei dettagli riferiti alle vostre richieste, ed al mantenimento degli ottimi rapporti con tutti voi Associati.

Il Presidente  
Francesca Scali

