



Relazione del Presidente Rodolfo Giampieri Assemblea Pubblica – 22 giugno 2022

Sig. Ministro, signor viceministro, rappresentanti del Parlamento, Autorità, Istituzioni, Forze dell'Ordine, colleghi presidenti delle Autorità di Sistema Portuale, gentili relatrici e relatori, signore e signori, desidero darvi il mio caloroso benvenuto ai lavori dell'Assemblea Pubblica dell'Associazione dei Porti Italiani.

La vostra presenza da prestigio ai lavori della nostra Assemblea.

Prima di iniziare, ho il piacere di ringraziare coloro che interverranno nel corso di questa mattinata intensa di lavoro che mi auspico possa essere di stimolo per tutti i partecipanti e i presenti.

Colgo l'occasione anche per ringraziare da subito **la struttura di Assoporti per il lavoro svolto per rendere quest'assemblea possibile.**



Ringrazio con affetto i colleghi presidenti delle AdSP e tutto il personale delle AdSP stesse – grazie per il vostro impegno quotidiano nell’interesse generale del settore.

Ho l’onore di prendere la parola in qualità di Presidente di Assoportori dopo qualche anno di forzata assenza dovuta all’emergenza sanitaria con la quale ancora stiamo facendo i conti.

Allo stesso tempo ci troviamo qui in un momento storico senza precedenti per l’Europa dal dopo guerra.

Come già accaduto durante le varie fasi della pandemia, il conflitto in atto ci mette di fronte **all’imprevedibilità degli eventi, e come questi possano modificare lo scenario in cui operiamo in maniera del tutto improvvisa.**

Questa guerra, come tutte le guerre nel mondo, **va condannata con forza**, perché nessuna soluzione può essere cercata attraverso conflitti armati che creano vittime innocenti e drammatica sofferenza.



Vorrei esprimere cordoglio e amarezza per quanto sta accadendo, auspicando che presto possa finire questo terribile conflitto: e, ***qui voglio citare una frase di Gino Strada che diceva: la guerra piace a chi non la conosce.***

....

Entrando nel merito dei nostri lavori, 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. 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.***

...

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.

Un grazie particolare alla professionalità degli operatori portuali e all'intuizione degli imprenditori. *Quando si parla di rimettere in moto il treno della crescita, occorre stabilire la locomotiva che può essere soltanto **impresa e lavoro**.*

....

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.



Sono questi elementi che contribuiscono a spiegare il livello di frizione verificato dalle catene del valore globale, che la pandemia ha mostrato con forza e che molto probabilmente persisteranno ancora nel prossimo futuro.

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.

Poiché per decidere occorre conoscere, abbiamo pensato di realizzare un documento di approfondimento insieme a SRM, che in qualche modo guarda agli scenari futuri (*disponibile già da stamattina sulla homepage del nostro sito, e nella pennetta USB che vi è stata consegnata, come la mia relazione*).



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.**

...

Come noto, 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.



Inoltre, 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 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 colto 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.**

Vorrei soffermarmi ora sul protocollo sottoscritto con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (*colgo l'occasione per salutare e ringraziare il Comandante Generale delle Capitanerie di Porto, Amm. Nicola Carlone*) e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (*di cui vedo diversi rappresentanti in sala, che saluto e ringrazio per il loro forte impegno quotidiano a favore del settore*).

Il protocollo è teso a rafforzare il rapporto già esistente, promuovendo la ricerca di soluzioni per facilitare l'obiettivo comune dello sviluppo della portualità italiana, nel rispetto delle competenze reciproche.



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 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. **Sono orgoglioso di operare in un'Associazione unita che sta lavorando a testa bassa per l'interesse generale del Paese.**

E, voglio sottolineare, che si è instaurata una proficua collaborazione con il Ministro Enrico Giovannini e con tutta la struttura del Ministero. 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.



Ma 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. 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. 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 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.**

Su quest'ultimo argomento, abbiamo lavorato insieme anche alle parti sociali (*che ringrazio per l'impegno e il confronto costante*) sostenuti fortemente dal nostro Ministero per giungere alla norma di accompagnamento alla pensione per le persone fragili – **c.d. Fondo Esodo.**

Si tratta di un importante risultato utile a proteggere le persone fragili e creare i presupposti per un robusto ricambio generazionale.



Perché vedete c'è un confine che noi tendiamo a non considerare, **il confine tra la terra e il mare**, e dovunque questo confine produce benessere e ricchezza, lì c'è anche un lavoratore portuale.

Ritornando all'innovazione che sta cambiando il mondo del lavoro, aprendo ai giovani e alla parità di genere, vorrei soffermarmi su un grande passo che è stato fatto ad ottobre dell'anno scorso, la sottoscrizione da parte di tutte le Autorità di un **Patto per la Parità di Genere**.

Un Patto frutto del lavoro delle AdSP stesse, fortemente sollecitato dal Ministro Giovannini, che vuole essere un primo passo verso il coinvolgimento delle donne nelle attività di ciascun porto. La parità di genere è un elemento irrinunciabile.

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.**

Nel dettaglio, a favore dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi tra PNRR e Fondo Complementare sono previsti circa 4 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. Potremmo dire che il *leitmotiv* è proprio **un futuro sostenibile e inclusivo**.

Esiste, inoltre, un ulteriore strumento di sviluppo rappresentato dalle Zone Economiche Speciali e dalle Zone Logistiche Semplificate. Due previsioni normative che debbono facilitare investimenti e sviluppo economico di interi territori.

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**.



Allo stesso modo, è fondamentale sapere di avere un **unico interlocutore**, che sia 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).*

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.

Faccio sempre l'esempio del dragaggio perché rimane uno degli ostacoli più difficili da superare per tutte le AdSP. Senza fondali 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.**



Servono, inoltre, nuove professionalità, come ho detto prima. Professionalità che non si trovano sempre facilmente e che debbono essere correttamente inquadrare per fare attività complesse. Penso all'ingegneria informatica, all'ingegneria ambientale, al manager per l'innovazione ma anche all'esperto del dialogo tra porto città, soltanto per nominare i primi che mi vengono in mente.

...

E sul dialogo necessario 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. L'Italia, e il Mediterraneo in generale, sono peculiari e unici. Il Mediterraneo è un mare piccolo se raffrontato a tutte le acque del mondo, ma con un'alta intensità di traffico.

La spinta verso la regionalizzazione, dettata da una crisi senza precedenti, sta in realtà creando nuove opportunità per l'Italia, che è la seconda potenza manifatturiera d'Europa e l'ottavo esportatore al mondo.

Il nostro Paese è leader nel trasporto via mare a corto raggio nel bacino del Mediterraneo con una quota di mercato del 38% ed è leader mondiale per flotta RO-RO, particolarmente adeguata a questo tipo di navigazione.



Resta da sottolineare come questa tipologia di trasporto, quando si configura come Autostrade del Mare, attraverso cui i camion sono sottratti alla strada per viaggiare su nave, rappresenta una iniziativa di successo del nostro Paese che asseconda anche l'esigenza di sostenibilità, sempre più al centro dell'agenda politica globale.

...

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.

Quello che rimane da fare per tutti noi è lavorare per eliminare possibili ostacoli allo sviluppo e al cambiamento.



Perché 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*).

Guardate, a me piace ricordare che nella mia esperienza scolastica giovanile esisteva il “tema”, formato da due parti, il **titolo** e subito dopo la parola magica “**svolgimento**”. Naturalmente, se ti fermavi al titolo il tuo voto era pessimo.

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. Grazie.**