



0

ASSEMBLEA PUBBLICA ASSITERMINAL
Intervento del Presidente Tomaso Cognolato

AUTORITA' SIGNORE E SIGNORI,

Grazie per aver voluto condividere con noi questa Assemblea pubblica, questo momento di confronto e proposte che si avvia, nella continuità della vita associativa di **ASSITERMINAL**, in un nuovo corso: ieri ho avuto l'onore di essere stato scelto dall'Assemblea degli associati Presidente, insieme alla squadra dei Vice Presidenti Antonio Barbara, Antonio Pandolfo, Carlo Merli, Luca Trevisan, ai presidenti delle Commissioni ma soprattutto insieme a Luca Becce, che Assiterminal ha voluto fortemente entrasse a far parte del Consiglio di Presidenza come Past President per aiutare tutti noi a proseguire il grande lavoro fatto da lui e da tutto lo staff in questi ultimi anni:

Grazie Luca, non riuscirai a liberarti facilmente di noi.

ASSITERMINAL oggi rappresenta 88 aziende in 32 porti che operano nella logistica portuale e nella mobilità delle persone. Quasi 5.000 lavoratori, circa il 70% del mercato container movimentato nei porti gateway, il 90 % del traffico crocieristico e dell'import-export dell'automotive, l'80% dei traffici break bulk e più del 50% di quello delle Autostrade del mare e dei RoRo in generale, oltre agli operatori del settore rinfuse liquide (dai depositi petroliferi a quelli di oli vegetali).

Se **ASSITERMINAL** oggi è questo lo dobbiamo a un modo di essere e fare associazione che ci è riconosciuto da tutti: la capacità di rappresentare interessi diffusi di una categoria composita, a prescindere dagli interessi di business, spesso in naturale competizione tra loro, dalle compagini azionarie, dalle dimensioni o dalle collocazioni territoriali. La dialettica, quando si è capaci, insieme, di fare sintesi, è un valore che aiuta a crescere, a creare contenuti, a essere credibili, a essere partner di altri mondi associativi, delle amministrazioni, della politica e del Governo.

Se oggi **ASSITERMINAL** è la realtà associativa di riferimento della portualità è anche grazie al costante impegno della nostra struttura, del Direttore Alessandro Ferrari e dei partner che ci affiancano e supportano dando ancora più valore alla nostra azione e capacità propositiva.

Le nostre aziende producono un valore complessivo di fatturato superiore al miliardo di euro per un valore economico complessivo che si avvicina ai 200 miliardi di euro.

Operare nella portualità significa non lavorare da soli, significa lavorare connessi a industria e turismo ma, soprattutto, significa avere consapevolezza dei territori, delle città nelle quali i porti



sorgono, condividendo con essi lo sviluppo di infrastrutture, del lavoro, di strumenti che incidano sui processi di transizione energetica e digitale.

Operare nella portualità italiana significa essere al centro di dinamiche economiche e geopolitiche europee e mondiali. Significa essere affacciati sul mondo, essere attori protagonisti e non stare a guardare.

Il settore della Blue Economy e della logistica nell'insieme sono, per il sistema paese Italia, l'ecosistema con maggiore diffusione di posti di lavoro, di produzione di PIL, sono il centro dinamico dell'import-export.

I Porti sono al centro di queste connessioni, le nostre aziende il centro di condivisione di questi **RAPPORTI**.

Da qui nasce l'idea di costruire la nostra Assemblea di oggi, ancorati al nostro modo di essere, di dialogare, di confrontarci e di proporre, non da soli, ma insieme a chi condivide questo stile.

Il modello riprende in parte l'iniziativa che la Presidenza del Consiglio ha avviato lo scorso anno con la volontà di elaborare il primo "Piano del Mare": il ciclo di audizioni preliminare alla sua predisposizione e le recenti sessioni di approfondimento e proposte concrete: questa metodologia è stata da tutti molto apprezzata perché garantisce continuità di relazione tra la Governance del Paese e i cosiddetti corpi intermedi che rappresentano la produzione del valore per la nostra economia. **È stata apprezzata e continua ad esserlo anche e soprattutto perché finalmente il Governo ha voluto mettere al centro del suo programma il Mare e l'economia blu istituendo il Ministero del Mare. Un segnale molto forte che sosteniamo continuamente auspicando che possa finalmente fare da catena di trasmissione tra tutti i Ministeri che a diverso titolo si occupano della risorsa Blu, snellendo e semplificando gli iter e le interlocuzioni che gli imprenditori, i terminalisti e tutti coloro che lavorano sul mare e con il mare devono sostenere quotidianamente**

Ringraziamo quindi tutte le Associazioni e le organizzazioni sindacali che, con i loro contributi, danno corpo e sostanza alla nostra giornata di oggi ma soprattutto alle azioni che porteremo avanti, insieme.

Per questo abbiamo rivolto l'invito ai Capi di Gabinetto dei principali Ministeri che hanno competenze sul nostro settore a portare il loro contributo: siete Voi la cinghia di trasmissione tra l'azione del Governo e il nostro settore produttivo.

Quali sono i temi su cui vogliamo soffermarci e condividere con voi le nostre idee?

La premessa fondamentale è che il sistema della portualità italiana, all'interno del sistema logistico del nostro Paese, sono le imprese: sono i terminal, le imprese portuali, le stazioni



marittime passeggeri, cioè le aziende, i loro azionisti, i loro lavoratori che ogni giorno garantiscono la produttività dei porti.

PORTI CENTRO DELLA BLUE ECONOMY

Riprendendo quanto citato in premessa, ed alla luce dei numeri riportati in coda al documento, i porti rappresentano una centralità ed un'importanza che nell'ultimo periodo sta finalmente emergendo forte e chiara. I terminal, le imprese portuali, le stazioni marittime sono l'anima ed il cuore pulsante di questa centralità e sono i principali attori di questo anello fondamentale ed imprescindibile della blue economy. Ciò consente tra valore diretto e valore aggiunto di realizzare il 10,2% e oltre di PIL. Sottolineiamo quindi la necessità che ogni normativa, ogni iniziativa e sostegno da parte del governo a tutto il settore debba sempre più tener conto della strategicità dell'asset porto e delle imprese che lo rendono tale.

LAVORO

Vogliamo sottolineare con forza il valore del CCNL dei lavoratori dei porti e il lavoro che, come parti datoriali, è stato compiuto in questi 9 mesi di trattativa per il suo rinnovo. La struttura e il valore della proposta economica a cui sono seguiti gli scioperi di inizio luglio era e resta il massimo risultato possibile per mantenere in equilibrio la sostenibilità della remunerazione per i lavoratori e i costi delle aziende. **Assiterminal** crede fortemente nel CCNL dei porti, così come nella regolazione del lavoro nei porti che resta e deve restare elemento distintivo nel nostro mercato del lavoro per garantire adeguate condizioni economiche, certezza nell'organizzazione del lavoro, assenza di lavoro irregolare e di conseguenza rafforzare i presupposti per un lavoro sicuro. I porti e lo shipping sono gli unici due settori in cui lo Stato (attraverso le Autorità di sistema e le Capitanerie, ciascuno per il proprio ambito) assicura insieme alle imprese la regolarità dei rapporti di lavoro: di questo dobbiamo essere orgogliosi e valorizzare la nostra specificità.

L'efficienza delle imprese si fonda sulla loro capacità di investire sulle donne e sugli uomini che ne fanno parte: formazione, equità, valorizzazione delle diversità, welfare, corrette relazioni sindacali, engagement sul territorio, ma anche misure idonee per accompagnare il ricambio generazionale e accogliere i giovani: tutti valori e presupposti che condividiamo e promuoviamo quotidianamente.

SICUREZZA

Assiterminal è in prima linea nelle iniziative volte a promuovere la sicurezza nelle aziende della portualità, ancora la scorsa settimana insieme al Presidente Sommariva abbiamo organizzato un webinar di formazione sulle specificità degli appalti nei porti. Abbiamo sviluppato un'offerta per i



nostri associati per promuovere l'adozione di sistemi di gestione, già molto diffusi nel nostro settore: vorremmo che l'adozione di sistemi di gestione per la sicurezza diventasse un target di valutazione per l'assegnazione delle concessioni dei terminal e delle autorizzazioni per le imprese portuali; perché solo attraverso iniziative concrete si sviluppa una consapevole cultura del valore della sicurezza per le imprese e per i propri collaboratori. Abbiamo necessità che si proceda all'armonizzazione del dlgs 272/99, non perché ci servano più norme, ma perché ci necessitiamo di strumenti adeguati ai tempi e che abbiano un'univoca applicazione.

GOVERNANCE

A proposito di univoca applicazione.

Premettiamo un principio a noi molto caro: l'efficienza dei porti è data dalla capacità di produrre valore da parte delle aziende. Il nostro sistema portuale è fondato su un modello in linea di principio ideale, di partnership pubblico privato, Stato/impresa, concedente/concessionario che deve svilupparsi attraverso meccanismi che semplifichino anche per le Autorità di Sistema l'esercizio delle loro funzioni. Questo modello non è in discussione.

Non è in discussione la natura giuridica delle ADSP: il demanio è un bene pubblico strategico per il sistema Paese: dobbiamo superare una visione immobilistica del demanio portuale, l'equazione canone per metro quadro non può più essere centrale, così come i criteri di rivalutazione dei canoni (abbiamo visto cosa hanno generato lo scorso anno).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve confermare la sua centralità.

Abbiamo bisogno che sia confermata una disciplina specialistica per il nostro settore che valorizzi gli investimenti e la produzione del valore delle aziende e anche degli investimenti pubblici. E dobbiamo farlo noi prima che ci venga imposto da qualcun altro.

La modernizzazione del Sistema necessita di un'assegnazione di compiti e funzioni chiare, di una ripartizione di competenze tra Ministero, ART, ADSP che oggi è squilibrato.

Anche il regolamento sulle concessioni e le linee guida applicative vanno ripresi in quest'ottica: il nostro non è un sistema produttivo assimilabile, ad esempio, ai meccanismi delle concessioni autostradali in cui la tariffa è regolata e remunera gli investimenti. La portualità vive di dinamiche di mercato in un contesto di traffici internazionali in cui le politiche tariffarie hanno dinamiche negoziali.

La centralità del Ministero e quindi della Governance è essenziale anche per orientare investimenti, uniformare regole e procedure, evitare approcci distonici da porto a porto che possano creare competizioni interne.

Un regolamento concessioni, un regolamento operazioni portuali.



Il “sistema” necessita di semplificazioni anche nelle competenze dei vari Enti che amministrano i processi in capo a una pluralità di Amministrazioni: anche questo è distonico: abbiamo bisogno, perché il Sistema sia efficiente che le Amministrazioni si parlino, a livello centrale, e che i comportamenti a livello periferico siano uniformi, e più snelli. Quanti controlli abbiamo sulla merce e in quante modalità diverse vengono effettuati? Quante visioni diverse sulla port security, sulla safety? Vogliamo immaginare quante criticità in più potrebbe produrre il NON inserimento tra i LEP, previsti per lo sviluppo dell'autonomia differenziata, delle attività portuali? No grazie.

Già oggi assistiamo ad alcune letture distoniche tra competenze delle amministrazioni comunali o regionali e quelle delle ADSP: ciascuno faccia il suo, raccordandosi nel rispetto delle reciproche funzioni, magari all'interno di Comitati di Gestione portuali che evolvano in una direzione di conferenza di servizi potenziata e unica.

Non ultimo, governance vuol dire avere una visione chiara nell'assegnazione e nell'utilizzo di un asse strategico come quello portuale, guardando oltre in tema di investimenti infrastrutturali, guardando alle dinamiche dei mercati dei traffici, alla concorrenzialità dei vettori e quindi degli asset logistici che da e per i porti si muovono.

TRANSIZIONE ENERGETICA e DIGITALE

Qualunque processo di transizione va accompagnato e guidato: quindi anche questi processi hanno bisogno di essere guidati dal centro.

Lo sviluppo della PLN digitale così come quello del Cold Ironing sta procedendo grazie al prezioso e quotidiano lavoro delle strutture del MIT con cui ciascuno di noi dialoga e si confronta abitualmente: GRAZIE!

Ora abbiamo davanti le fasi esecutive, delicate, in cui capire:

- con quali modelli operativi e con quali strutture di costo opereremo il cold ironing
 - come meglio riusciremo a creare le giuste sinergie per sviluppare interoperabilità dei processi di digitalizzazione per dialogare al meglio e velocemente con le navi, l'autotrasporto, il trasporto ferroviario e i destinatari della merce
 - come meglio individuare siti e risorse (per esempio dalla tassazione dell'ETS) per agevolare la transizione verso i carburanti alternativi delle navi, ma anche di camion, delle auto dei passeggeri.
- A proposito di ETS, è necessario che parte dei fondi derivanti dal regime di tassazione che ne deriva siano fruibili per investimenti in infrastrutture e nuovi equipments per le nostre imprese.
- Non ultimo, come favorire l'autoproduzione di energia da fonti rinnovabili per le nostre aziende insieme a chi produce energia: lo ribadiamo, non chiediamo di fruire degli incentivi previsti per le Comunità Energetiche, ma che ci sia data la possibilità di consorziarci, sotto la guida delle ADSP.



TERRITORI

Quasi tutte le realtà portuali del nostro Paese nascono, vivono e si sviluppano insieme alle città. È un rapporto intrinseco, che fa parte della nostra storia, delle nostre radici. Questo legame, questa connessione, si erano persi e dobbiamo ricostruirli. Molte città portuali vivono del lavoro nei porti, attraverso le molteplici professionalità che li animano. Il turismo delle crociere vive di relazioni contrastanti, e l'impatto dei traffici in e out, nonché la stessa operatività portuale, spesso sono subite negativamente dalla collettività. Contraddizioni che vanno affrontate, così come in molti porti sta avvenendo grazie alla sensibilità di imprese e ADSP che operano in condivisione nella riqualificazione di aree comuni (water front), ma anche con grande capacità di comunicare il valore del porto città (o viceversa), cogliendo le opportunità che ci offrono le transizioni che stiamo affrontando. Uno sviluppo sostenibile del trasporto di merci e passeggeri (crociere e traghetti) passa anche attraverso nuove modalità di comunicazione e integrazione tra il porto e i suoi territori.

EUROPA

Non entriamo nel merito delle dinamiche geopolitiche che condizionano sempre di più il nostro modello di società e di business, lo abbiamo tutti davanti agli occhi con scenari che mutano a velocità che ci impongono ancora di più di confrontarci, impresa e politica, di trovare insieme soluzioni e costruire insieme strumenti adeguati e flessibili.

La Politica oggi ha una grande occasione davanti: può sembrare una piccola cosa ma, nella riorganizzazione degli apparati burocratici di Bruxelles, da cui passano le decisioni delle politiche europee, iniziamo col valorizzare i funzionari e i dirigenti italiani, costruiamo una relazione che li faccia sentire parte di un sistema Paese che anche attraverso di loro possa portarci NON a subire, ma a essere protagonisti.

La Politica ha una grande occasione per riequilibrare una politica dei trasporti europea che si rivolga maggiormente al Mediterraneo come asset di sviluppo (anche di pacificazione) per tutto il continente a eque condizioni di accesso al mercato, sia dal punto di vista fiscale, che di ratio nella declinazione degli aiuti di Stato.

Questa è la nostra visione, questi sono gli spunti che mettiamo in condivisione con tutti, con i Ministri che ci onorano della loro presenza, con i vertici delle Amministrazioni, con il tessuto produttivo che interagisce con noi ogni giorno.



Grazie, grazie a tutti coloro che hanno contribuito alla realizzazione della nostra Assemblea, a coloro che hanno dato vita e significato al RAPPORTO, alle nostre aziende associate, a ciascuno di Voi

IL PRESIDENTE di ASSITERMINAL, TOMASO COGNOLATO

Traffici merci e passeggeri Italia 2023

Categoria	Importo	Dettagli
Export	253 miliardi €	Principali Paesi: Stati Uniti: 41,8 miliardi €; Regno Unito: 8,3 miliardi €; Cina: 8,1 miliardi €; Turchia: 6,5 miliardi €; Messico: 4,6 miliardi € Principali merci: Macchinari, Mezzi di trasporto, Alimentari e bevande
Import	201,1 miliardi €	Principali Paesi: Cina: 32,8 miliardi €; Stati Uniti: 13 miliardi €; Turchia: 9,2 miliardi €; India: 7,2 miliardi €; Azerbaigian: 6,9 miliardi € Principali merci: Materie prime
Totale Import/Export	454,1 miliardi €	Totale combinato di importazioni ed esportazioni
Volumi di traffico Tonnellate	474,4 mln di tonn Variazione sul 2022: -3,2%	Liquid bulk 167,2 mln di tonn -1% Ro/Ro 121, 4 mln di tonn +0,4% Container 115,3 mln di tonn -3,6% Dry Bulk 51,9 mln di tonn -15% Altre merci 18,6 mln di tonn -5,4%
Volumi di traffico TEUS	11.295.845 Variazione sul 2022: -2,4%	Gateway 6.943.468 TEUS - 5,7% Transshipment 4.352.377 TEUS +3,4%
Traffico passeggeri	Totale: 70,8 mln di pax Variazione sul 2022: +16,3	Traghetti 18,7 mln di pax +9,8% Crociere 13,3 mln di pax +48,3 Locali 38,8 mln di pax +10,9