

ASSEMBLEA GENERALE DEI SOCI SPEDIORTO
Sessione Pubblica

Galata Museo del Mare - Genova, 28 Marzo 2011
Relazione morale del Consiglio Direttivo

“LOGISTICA. IL VALORE DELLE SCELTE”

Signore e Signori, gentili Ospiti ed Autorità

è con grande piacere che, a nome del Consiglio Direttivo della Spediporto, sono a darvi il benvenuto ringraziandovi per la presenza e per la disponibilità a prendere parte ai lavori di questa Assemblea Pubblica.

Quest'anno ci troviamo a celebrare il momento più importante della nostra attività all'interno del Galata Museo del Mare, un contesto nel quale importanti testimonianze di quella che è stata la gloriosa storia di Genova e della marineria nazionale si intrecciano con significativi elementi che fanno guardare al futuro del settore marittimo nelle sue immense potenzialità.

Grazie alla Direzione del Museo per averci ospitato.

Non sveliamo nulla di nuovo affermando che la crisi economica che ha investito l'economia mondiale a partire dal secondo semestre del 2008 ha determinato effetti pesanti sulle performance del nostro scalo, sulle attività produttive, sul lavoro.

Dopo la caduta dei traffici nel biennio 2008-2009, il lento recupero partito nel secondo semestre del 2009 ha visto consolidare nel corso del 2010 la sua progressione alla ripresa arrivando a registrare, in

conclusione di anno nel Porto di Genova, un + 14,7% per il traffico contenitori.

Anche per le case di spedizione genovesi l'anno 2010 si è chiuso con un incremento medio del 10%, crescita che sostanzialmente è confermata anche per i primi mesi del 2011.¹

TRAFFICI PRINCIPALI PORTI EUROPEI							
PORTO	ANNO 2007	ANNO 2008	ANNO 2009	ANNO 2010	VARIAZIONE % PERIODO 2008-2009	VARIAZIONE % PERIODO 2009-2010	VARIAZIONE % PERIODO 2008-2010
Rotterdam	10.790.604	10.785.271	9.743.290	11.100.000	-9,66%	13,92%	2,92%
Anversa	8.175.952	8.662.890	7.309.640	8.259.893	-15,62%	13,00%	-4,65%
Amburgo	9.889.792	9.737.110	7.008.000	7.900.000	-28,03%	12,73%	-18,87%
Brema	4.912.177	5.529.159	4.565.000	4.880.000	-17,44%	6,90%	-11,74%
Gioia Tauro	3.445.000	3.468.000	2.800.000	2.851.000	-19,26%	1,82%	-17,79%
Valencia	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.000.000	1,44%	9,47%	11,05%
Algeciras	3.414.345	3.327.616	3.042.782	2.900.000	-8,56%	-4,69%	-12,85%
Le Havre	2.600.000	2.488.654	2.234.400	2.400.000	-10,22%	7,41%	-3,56%
Barcellona	2.610.037	2.569.549	1.800.662	1.945.733	-29,92%	8,06%	-24,28%
Zeebrugge	2.020.723	2.209.715	2.328.198	2.500.000	5,36%	7,38%	13,14%
Genova	1.855.026	1.766.605	1.533.627	1.758.858	-13,19%	14,69%	-0,44%
La Spezia	1.187.040	1.246.139	1.046.063	1.285.155	-16,06%	22,86%	3,13%
Marsiglia	1.002.879	851.155	882.580	953.435	3,69%	8,03%	12,02%
Taranto	755.934	786.655	741.428	581.936	-5,75%	-21,51%	-26,02%

Non vi è dubbio che questo 2011 sarà un anno molto importante per l'economia mondiale e dunque per quella europea ed italiana in particolare.

A livello globale infatti il traffico contenitori nel 2010 si è attestato – secondo una stima elaborata da **IHS Fairplay** – intorno ai 115 milioni di TEU con una previsione di crescita media per anno nei prossimi cinque anni del 6,3%. Anche per il 2010 è sempre il continente asiatico ad aver fatto la parte del leone con oltre 30 milioni di contenitori

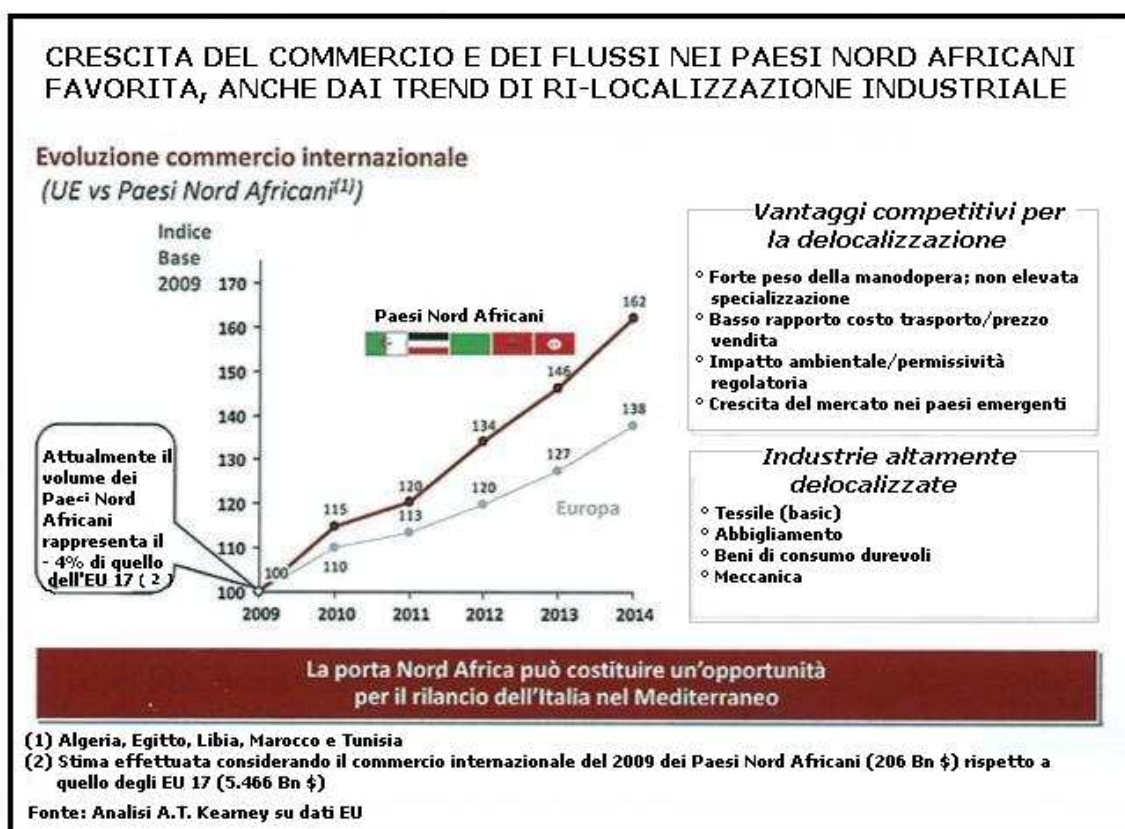
¹ Il dato riportato è stato rilevato dall'Osservatorio Spediporto a seguito di una ricerca su di un campione significativo di aziende associate (70).

movimentati da e per i suoi porti, detenendo dunque oltre un quarto del mercato complessivo.

Nel continente europeo invece il peso della recessione e le conseguenti severe misure finanziarie adottate opportunamente da molti governi, ha frenato, probabilmente, una più marcata ripresa dei traffici.

Il generale ottimismo registrato tra la fine del 2010 ed il primo mese del 2011 risente oggi di più caute valutazioni dovute alla delicatissima situazione che si registra in Nord Africa le cui evoluzioni, auspichiamo positive, potrebbero modificare e condizionare in modo rilevante – e lo stiamo già constatando – la geografia logistica nel Mediterraneo ed anche nel Mondo.

Basti pensare che nel 2009 il volume d'affari legato all'interscambio EU17 e Paesi Nord-Africani (Algeria – Egitto – Libia – Marocco – Tunisia) è stato pari a circa 209 miliardi di dollari ossia il 4% del volume complessivo degli scambi commerciali dell'EU17.



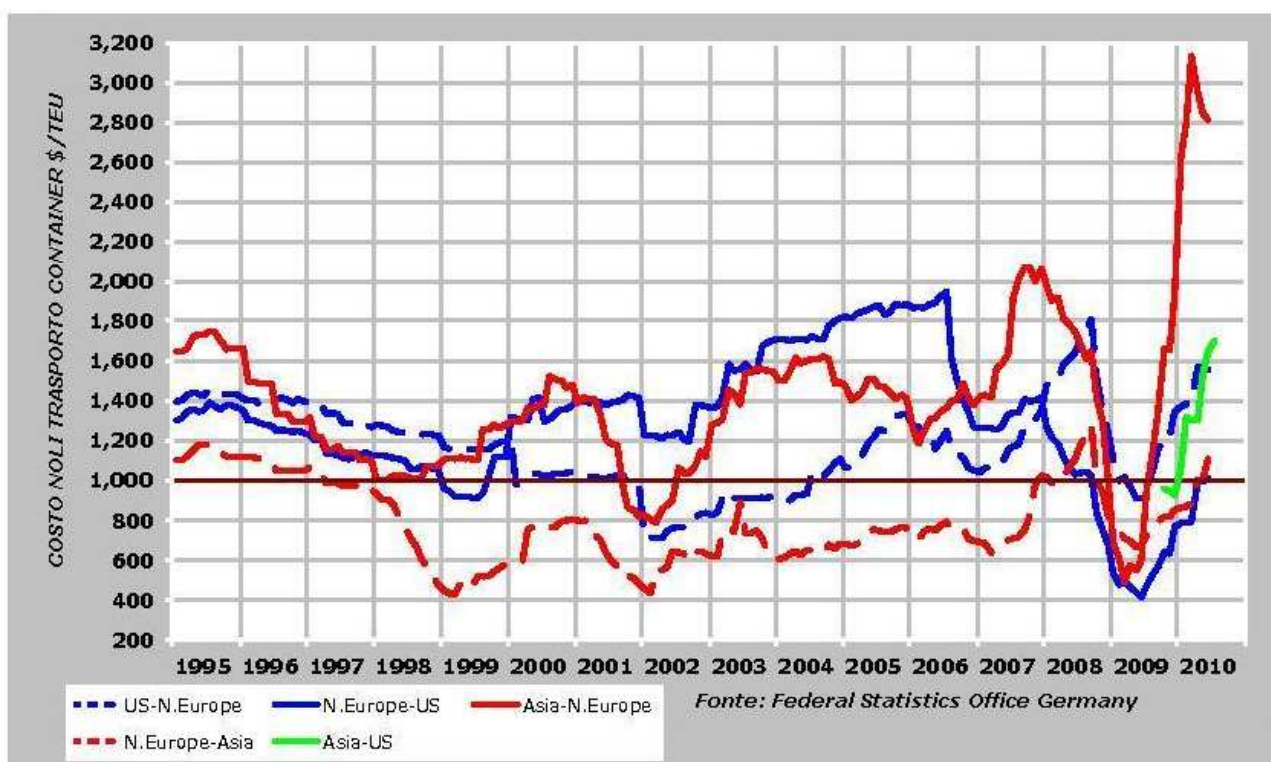
La tabella sopra riportata richiama alcuni dei numerosi dati inseriti all'interno della ricerca condotta da A.T. Kearney per Confetra.

Al netto della crisi Nord-Africana e dell' incognita giapponese, se il trend di crescita registrato nel 2010 dal trasporto merci dovesse mantenersi costante, l'aggancio ai volumi del 2007 potrebbe registrarsi già nel 2012 almeno per quanto riguarda l'Italia.

Vero è anche che oggi fare previsioni è sempre più difficile, prospettive e scenari possono modificarsi, anche sensibilmente, in una manciata di mesi.

Una recente ricerca dell'European Liner Affairs' Association (ELAA) mostra come il volume di merci importate in Europa nel 1Q10 (primo quadrimestre 2010) si sia incrementato del 17,8% rispetto ad un decremento del 20,5% registrato nel medesimo periodo dell'anno precedente.

Medesimo discorso può valere per le rate nolo.



Secondo i dati forniti dal Federal Statistics Office Germany, le rate nolo hanno toccato da Gennaio 2010 un picco nel mese di Febbraio con un incremento mensile del 25,2% scendendo poi progressivamente e raggiungendo nel mese di Aprile un più modesto 12,3% da inizio anno.²

Altrettanto significativo il fatto che, sempre a titolo di esempio, la Maersk – primo gruppo armatoriale al mondo - nel primo quarto del 2009 avesse segnato perdite per oltre 580 milioni di dollari mentre nel primo quarto 2010 registrasse profitti per oltre 168 milioni di dollari.

Tutti elementi che testimoniano come ogni previsione possa essere facilmente sovvertita e ribaltata in una manciata di mesi.

Forse anche per questo nel corso del 2010 si sono sviluppati una serie considerevole di studi statistici ed economici tesi ad interpretare il mercato, le sue possibili evoluzioni/involuzioni e soprattutto le curve temporali di un loro succedersi. I valori in gioco sono infatti impressionanti.

Si osservi come, ad esempio, la Commissione Europea ha stimato, per il 2010, in 500 miliardi di euro il GVA (Gross Value Added) dell'EU27 di cui ben il 4,6% riconducibile ad attività di trasporto e logistica.³ Nel 2007 i servizi di trasporto e logistica, si è calcolato, occupassero ben 9,2 milioni di persone, il 4,4% del totale della forza lavoro, di cui il 63% occupati in attività terrestri, il 2% nel trasporto marittimo, il 5% nel trasporto aereo ed il 30% in attività ausiliarie al trasporto.

² I dati esposti sono contenuti all'interno dell'aggiornamento 2010 del "Benchmarking Strategic Options for European Shipping and for European Maritime Transport System in the Horizon 2008-2018" edit by Federal Statistics Office Germany.

³ I dati riportati fanno parte di uno studio "Energy and Transport in Figures" condotto nel 2010 dall'Unione Europea più precisamente dall'European Commission Directorate-General For Energy and Transport in co-operation with Eurostat. Nello specifico i dati citati sono contenuti nella Parte 3 dello studio dedicata al trasporto. Per quanto concerne i valori relativi all'occupazione, la citata ricerca richiama gli ultimi dati accertati dall'UE risalenti al 2007.

Nel 2008, anno in cui la crisi aveva cominciato a manifestarsi, si stima che il totale delle merci trasportate nei paesi dell'EU27 ammontasse ad oltre 4 miliardi di tonnellate/km.

Dati non dissimili vengono forniti dal dipartimento di Stato americano sui Trasporti (DOT- Department of Transportation) che stima in 12.000 miliardi di dollari – una cifra infinita - il valore delle merci movimentate negli USA nel 2010.⁴

Il settore dei trasporti in Italia, secondo i più recenti rilevamenti Istat, ha prodotto oltre 103 miliardi di euro di valore aggiunto, pari al 7,6% del totale del Paese, occupando oltre 1,2 milioni di lavoratori (4,9% del totale).⁵

In questo contesto di proiezioni e stime, fondate anche sui dati macroeconomici, si percepisce chiaramente ***l'importanza strategica delle scelte***; da queste dipenderà la possibilità di sfruttare lo straordinario volano economico che una ripresa dei traffici marittimi internazionali può offrire.

All'interno di questo scenario intendiamo collocare quello che riteniamo essere un documento di primaria importanza per il futuro dei trasporti nel nostro Paese.

Ci riferiamo al **Nuovo Piano Generale della Logistica** di cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il fondamentale contributo della Consulta Generale per l'Autotrasporto e per la Logistica, si è reso artefice.

⁴ Department of Transportation, Bureau of Transportation Statistics, U.S. "Freight on the move" Washington D.C..

⁵ Si tratta pertanto di un settore capital intensive, per il quale tra l'altro l'incidenza per prodotto nazionale è aumentata nel tempo. Nel 1997 era pari al 7%.

Un lavoro, in parte ancora *in fieri*, che può rappresentare un esempio concreto di una vera e propria progressione culturale che non identifica il trasporto solo nelle infrastrutture ma anche nei servizi.

Riconosciamo il merito del Presidente della Consulta, il Sottosegretario al Ministero dei Trasporti Bartolomeo Giachino, di essersi dedicato con grande determinazione al fine di raggiungere tale obiettivo.

Chi di voi ha frequentato negli anni le nostre assemblee ricorderà come le stesse avessero assunto l'obiettivo di richiamare l'attenzione sulla necessità che il Governo ed il decisore pubblico volgessero la propria attenzione non solo ed unicamente alle infrastrutture, ma più in generale ai servizi logistici, all'efficienza dei sistemi portuali, alle regole ed alle norme, alla telematica, quali fattori di rilancio del nostro sistema portuale e trasportistico.

Potete dunque ben comprendere la nostra soddisfazione nel constatare che tra le 51 priorità di intervento del Piano della Logistica compare, al primo posto, lo Sportello Unico Doganale, ed a seguire - tra quelle che vengono individuate quali "azioni prioritarie" - l'insediamento di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa, la creazione di una piattaforma telematica per la logistica, l'agenzia per la promozione della logistica, la riforma per la politica fiscale in campo logistico.

Nel Piano troviamo chiaramente recepita la convinzione che lo sviluppo economico e produttivo di questo Paese è legato in modo determinante alla sua organizzazione nel campo dei trasporti.

Aspetto, quest'ultimo, sottolineato con efficacia nel corso della sua recente assemblea anche dal Presidente di Confetra Fausto Forti laddove osservava come: *"la globalizzazione e l'accresciuto peso del commercio internazionale hanno di fatto modificato il ruolo che la logistica ed il trasporto possono svolgere come fonte di vantaggio*

*competitivo per l'intera economia nazionale. L'impresa non è più il centro del sistema economico: essa diventa uno dei nodi di una rete di realtà imprenditoriali, ciascuna specializzata in attività di produzione e di servizio complementari che si alleano per raggiungere uno o più obiettivi e competere nel mercato con altri network simili.*⁶

In un sistema trasportistico, quale il nostro, dove oltre il 90% delle merci si muove ormai su strada – contro il 45,9% dell'EU⁷ ed il 61% circa degli USA⁸ - il cui il costo della logistica, in alcuni casi supera la soglia del 25%, si impongono scelte votate, da un lato, a garantire una crescita della scala dei servizi logistici coerente con i principali Paesi europei e dall'altro a garantire un equilibrato sviluppo delle infrastrutture alla luce delle ridotte risorse finanziarie disponibili per la loro realizzazione.

Nel Piano della Logistica si affida al miglioramento delle performance logistiche, alla semplificazione normativa ed alla telematica un ruolo importante al fine di raggiungere l'obiettivo che lo stesso Piano si pone, quello di contribuire ad una crescita economica aggiuntiva del nostro Pil pari a 0,5 punti percentuali per ragione di anno nei prossimi 10 anni.

Questo elemento testimonia e conferma che finalmente nel nostro Paese sta radicandosi la cultura della aggregazione, la convinzione che solo facendo sistema si possano affrontare e, forse, risolvere dei problemi.

⁶ Intervento del Presidente Fausto Forti all'Assemblea Confetra – Roma 1 Febbraio 2011.

⁷ Dati Eurostat cfr. "Energy and Transport in Figures 2010", Part 3: Transport.

⁸ Si veda in merito "Report to the ranking member, subcommittee on highways and transit, committee on transportation and infrastructure, house of representatives" United States Government Accountability Office.

Vogliamo cogliere in questa impostazione un nuovo modo di procedere del pensiero amministrativo che, prima di produrre norme e regolamenti, ne sondi anche l'efficienza operativa presso quelli che potremmo definire i "pratici" del settore.

In merito al Piano della Logistica ed alle azioni lì citate riteniamo importante avanzare alcune riflessioni almeno su tre di queste.

Sportello Unico

Inserito quale azione prioritaria, lo Sportello Unico ha trovato dignità normativa nel DPCM n. 242/2010 recentemente pubblicato su G.U. che individua, in un arco temporale di sei mesi, il tempo necessario ad un suo avvio.

Attenzione però, affinché lo stesso possa esprimere i benefici operativi auspicati è indispensabile che in esso non si veda solo un momento di coordinamento amministrativo, magari attraverso il prezioso ausilio della telematica, ma anche e soprattutto **un momento di sintesi operativa** così come originariamente previsto dalla legge 350 del 2003.

Il DPCM, di fatto, si è limitato a cristallizzare i tempi massimi di conclusione dei vari procedimenti amministrativi, nulla invece dispone in merito alla tempistica degli esiti dei controlli sui campioni né sull'armonizzazione degli orari di apertura degli uffici delle varie amministrazioni coinvolte. Tutto ciò è demandato a costituende Conferenze dei Servizi Regionali coordinate dall'Agenzia delle Dogane.

Perché non venga persa questa importante occasione, né vengano smarriti i cardini originali della legge 350 che voleva giungere ad una sostanziale semplificazione delle operazioni di importazione ed esportazione ed anche ad una concentrazione effettiva delle varie attività istruttorie, lo Sportello Unico deve traguardare la realizzazione

nei porti italiani, magari iniziando da Genova, di centri di verifica unificati per Agenzia delle Dogane, Uffici di Sanità Marittima, Veterinario e Fitopatologo. Solo attraverso questa sintesi organizzativa si registrerà il salto di qualità che tutti auspichiamo, altrimenti sarà un'occasione perduta.

Come ricorderete proprio in occasione dell'Assemblea dell'anno scorso, il Presidente della Regione Liguria Claudio Burlando, accolse la proposta di lavorare alla realizzazione di un **centro di verifica unificato** nel porto di Genova che riunisse in un'unica struttura tutte le amministrazioni coinvolte: Sanità Marittima, Agenzia delle Dogane, Veterinario di Porto, ARPAL. Questo progetto sta andando avanti, grazie anche all'impegno costante della Regione e della Direzione Regionale della Sanità Marittima, che ringraziamo.

Un progetto concreto, innovativo ed unico in Italia su cui ci piacerebbe che la Regione Liguria ragionasse per l'avvio di un più articolato **Piano Regionale per i Servizi Logistici**.

Insedimento di un tavolo di esperti per la semplificazione normativa

Riteniamo questo un altro punto fondamentale del Piano. Razionalizzare, snellire, ottimizzare il combinato disposto delle norme attraverso una operazione di semplificazione significa portare chiarezza e fornire certezze al mondo delle imprese di logistica ed ai loro clienti.

Spesso il nostro settore è vittima di norme criptiche, di complessa interpretazione ed ancor più difficile applicazione - viene in mente la recente normativa sulla c.d. "*Black List*" - che si prestano ad interpretazioni spesso molto diverse, anche tra uffici della stessa amministrazione, tutto ciò genera confusione ed incertezza.

Non meno complesso il lavoro di coordinamento normativo tanto del diritto interno, quanto di quest'ultimo con la normativa europea.

Chiederemo al Sottosegretario di garantire all'interno di questo tavolo la presenza di un congruo numero di **"pratici"** del settore, di coloro cioè che non vivono la norma nella sua astrattezza documentale ma nelle sue pratiche applicazioni.

Piattaforma telematica per la Logistica

In un momento di forte fermento innovativo, dove numerosi progetti di informatica e telematica stanno completamente trasformando il modo di lavorare, intervenendo a modificare profondamente le abitudini e le prassi operative – la mente qui corre ai sistemi AIDA – CARGO – TROVATORE – SISTRI – VTS, a progetti di pre-clearing doganale, a quelli di sicurezza ENS ed EXS, al PMIS, a MEGAPORTS -, riteniamo sia quanto mai opportuno un **intervento di coordinamento** che eviti **dispersione progettuale e ridondanza di sistemi**.

L'evoluzione normativa, seguita da quella tecnologica, sta cambiando radicalmente il nostro lavoro nei tempi e nelle modalità operative. Basti pensare agli effetti del c.d. **"Emendamento Sicurezza"** sulla portualità mondiale per capire lo sforzo che tutte le categorie dell'utenza hanno prodotto per non farsi cogliere impreparate.

Nel Porto di Genova conosciamo bene il valore assunto dalla telematica, sappiamo altresì che per sfruttare appieno tutte le sue potenzialità è necessario mettere a fattore comune dati e risorse tra i vari soggetti.

L'esperienza di E-Port ci ha insegnato questo. Gli oltre dodici milioni di dati che il sistema telematico del porto di Genova gestisce sono diventati un patrimonio della comunità portuale, che ci ha consentito di farci trovare pronti ai grandi cambiamenti che l'informatica ha imposto.

E' dunque fondamentale che il Piano della Logistica si ponga quale obiettivo di stimolare e sostenere **l'integrazione tra sistemi nazionali e locali.**

Ma non solo, è nostra forte convinzione che oggi la telematica può venire in soccorso ed essere di valido ausilio al fine di superare momenti di criticità operativa e relazionale.

Ci riferiamo qui al delicato tema dell'autotrasporto.

Un settore questo che certamente vive da tempo forti criticità di natura regolamentare, operativa ed anche economica. Però consentiteci anche di affermare che è il settore che in assoluto ha ricevuto di più dallo Stato in termini di agevolazioni, contributi ed interventi normativi, l'ultimo dei quali, in ordine temporale, riguarda il decreto dirigenziale sui tempi di carico e scarico.

Di fronte a questo scenario pensiamo sia lecito porsi, con grande franchezza, la domanda se il percorso fino ad oggi seguito sia quello corretto perché la cronaca, anche recente, pare mostrare un settore perennemente risucchiato da un vortice di crisi di cui non si vede mai la fine.

Come già nel passato ancora recentemente Genova è stata teatro di minacciati fermi dell'autotrasporto. Nell'ultimo caso confessiamo di non averne compreso le ragioni.

Da tempo infatti il lavoro con i rappresentanti dell'autotrasporto è quotidiano, il dialogo è aperto ed i progetti condivisi sono numerosi.

Rimangono certamente dei problemi, ma sono di impostazione generale, **i cui confini non possono sempre essere perimetrati, al momento della protesta, nel territorio genovese.**

In attesa della pubblicazione del citato decreto sui tempi di scarico e ricarico dei contenitori e nelle more della definizione di un accordo di programma che, nello specifico del tema, riguardi Porti, Interporti, Terminal Ferroviari e Aeroporti, la nostra impressione è che si stia cercando di forzare la quadratura di un problema **che riteniamo impossibile da risolvere sulla base di un approccio sanzionatorio.**

Siamo confortati in questa nostra considerazione dai risultati di un recentissimo studio, pubblicato nel Gennaio scorso dal Governo degli Stati Uniti⁹, nel quale l'amministrazione americana ha cercato di meglio comprendere, tra le altre, le ragioni che possono determinare un eccesso dei tempi di scarico e ricarico delle merci (anche containerizzate) e, conseguentemente, una violazione delle leggi federali sui tempi massimi di guida.

L'aspetto più interessante di questo accurato studio dell'amministrazione statunitense, la cui indagine non ha riguardato solo gli autotrasportatori ma anche la committenza, i caricatori, i terminal, i magazzini ed ogni realtà coinvolta, è che il problema dei tempi di attesa in fase di carico e scarico, ed il conseguente aumento dei tempi di detenzione della merce, è stato analizzato non considerandolo come un problema di remunerazione dell'autotrasporto ma come un problema dell'efficienza logistica di un Paese.

Nello studio non ci si è limitati a focalizzare l'attenzione su di un unico attore della filiera logistica – vale a dire l'autotrasportatore – ma guardando in senso lato a tutti gli attori della filiera, cercando di comprendere, anche da loro, quali possono essere le conseguenze e gli

⁹ Lo studio, pubblicato nel Gennaio 2011, titolato "More could be done to determine impact of excessive loading and unloading wait times on hours of services violations" è stato condotto dall'United States Government Accountability Office, nell'ambito del Commercial Motor Carriers. Con questo studio l'amministrazione americana si è posta in sintesi tre obiettivi: 1) di comprendere quali siano i fattori che incidono sui c.d. "detention time"; 2) quali siano gli effetti prodotti dai tempi di attesa sulla filiera logistica; 3) quali azioni l'amministrazione federale può mettere in campo per regolarizzare e ridurre il fenomeno.

impatti operativi negativi che gli stessi subiscono da un non corretto esercizio operativo delle fasi di carico e scarico.

Le conclusioni dello studio dicono chiaramente che i fattori e le circostanze che possono incidere sui tempi di carico e scarico sono talmente numerosi e variabili che una loro regolamentazione normativa è molto complessa. Vi sono degli strumenti – quali quelli informatici – che possono contribuire ad un sensibile miglioramento dei tempi e ad una ottimizzazione operativa, tali strumenti devono però essere associati a buone pratiche operative che richiedono la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, ivi inclusi gli autotrasportatori.

Un altro studio¹⁰, sempre della medesima amministrazione, dedicato questa volta ad una comparazione tra i costi del trasporto stradale, ferroviario e marittimo, evidenzia, tra le tante conclusioni a cui perviene dopo una articolata e complessa analisi, come gli interventi di c.d. "sussidio" finanziario ad un qualsiasi attore della filiera logistica non abbiano mai portato ad un effettivo recupero di capacità competitiva, ma anzi, si siano rivelati ulteriormente deleteri in quanto in grado di portare ad una distorsione di mercato e ad una riduzione di efficienza.

Alla luce di queste analisi, provenienti da un Paese – gli Stati Uniti - in cui, come noto, il trasporto è uno degli elementi vitali della propria economia in grado di collegare tra loro 8 milioni di imprese, 116 milioni di famiglie e muovere 12.000 miliardi di dollari di beni, penso sia lecito chiedersi se la strada intrapresa nel nostro Paese fino ad oggi sia l'unica percorribile o si possa invece pensare – ed è quello che proponiamo - di intraprendere nuovi approcci in materia.

¹⁰ Il riferimento in questo caso è allo studio intitolato "A comparison of the Costs of Road, Rail and Waterways Freight Shipments that are not passed on the consumers" che l'United States Government Accountability Office ha condotto con lo scopo primario di meglio indirizzare gli interventi di Governo a sostegno di uno delle industrie – quella del trasporto – definite vitali per gli Stati Uniti.

L'individuazione di **best practices** condivise tra attori della filiera, l'utilizzo dei sistemi informatici al fine di ottimizzare le procedure di preavviso di arrivo, di prenotazione, di carico e scarico, possono, a nostro modesto parere, portare ad effettivi benefici forse più di ogni altro provvedimento normativo declinante tempi e sanzioni.

E' nostra convinzione infatti che la strada intrapresa, che in sintesi poggia sul principio delle rivalse economiche, porterà a generare solo numerosi contenziosi che inevitabilmente incideranno negativamente nei rapporti tra categorie non portando, di fatto, alcun concreto beneficio.

Questo tema ci consente di riportare le nostre riflessioni all'interno del contesto genovese e così di focalizzare l'attenzione sul Porto di Genova e sull'attività condotta dall'Autorità Portuale.

Nel 2005/2006 nel Porto di Genova potevano occorrere anche tre ore per entrare ed uscire dal Porto – forse alcuni di voi ricorderanno il nostro studio intitolato "Fuori in 180 minuti" – oggi i tempi si sono considerevolmente ridotti ed è un dato di fatto oggettivamente accertabile. E' stato fatto un lavoro importante che tutt'oggi prosegue e sta crescendo arricchendosi del contributo di progetti importanti come quello di UIRnet sul preavviso di arrivo.

Siamo sempre più convinti che la soluzione possa trovarsi solo nell'aggregazione di intenti e nello sviluppo di una cultura di sistema.

Ecco la ragione per cui plaudiamo alla costituzione del Comitato Tecnico Permanente da parte dell'Autorità Portuale - che sollecitammo in occasione dell'Assemblea Spediporto 2010 – il cui compito di coadiuvare l'operato dell'Autorità Portuale è di fatto la realizzazione di un modello innovativo di "Governance" applicato ad un sistema complesso, quale quello portuale, che **riteniamo dovrebbe trovare**

all'interno della stessa APGE una adeguata struttura di sostegno.

Pensiamo che l'approccio metodologico scelto da APGE e trasferito nel POT 2011-2013 rappresenti il giusto equilibrio tra necessità di programmazione e sviluppo infrastrutturale – a risorse finanziarie ridotte – e miglioramento delle performance produttive attraverso l'introduzione di strumenti – tra cui quello informatico – di ridefinizione del ciclo operativo.

Deve essere riconosciuto il grande impegno profuso in questi anni di mandato dal Presidente Luigi Merlo di normalizzare i rapporti all'interno del Porto, eliminando attriti e cercando di costruire, nel dialogo, una scala di interventi concreta. Ne abbiamo apprezzato la trasparenza – l'introduzione del bilancio sociale è un significativo elemento – e la determinazione a perseguire obiettivi di crescita e di rinnovamento.

Il nostro auspicio è che il suo lavoro possa continuare anche nei prossimi anni attraverso un rinnovo del suo mandato che come categoria ci sentiamo di appoggiare.

Pur rendendoci conto delle complessità in cui si trova ad operare Palazzo San Giorgio non nascondiamo però in molti casi **l'insoddisfazione** che spesso avvertiamo in relazione ai tempi di reazione e risposta di alcuni uffici e direzioni. Vogliamo vedere un'Autorità Portuale al passo con i tempi anche nella sua struttura.

Come categoria riteniamo di aver dato e di continuare a dare un grosso contributo, anche finanziario, ai progetti dell'Autorità Portuale.

Nel 2003 condividemmo un progetto di aumento delle tasse portuali che non fu facilmente digerito, né dalla merce né dai nostri clienti, consapevoli che da quell'operazione dipendeva il finanziamento di

importanti attività a favore dello scalo tra cui la più volte citata informatizzazione.

Nell'arco temporale 2004-2010 prima la sovrattassa portuale sulle merci poi l'addizionale sulla sicurezza (2007) hanno generato, nell'arco temporale considerato, un gettito di oltre 43 milioni di Euro che ha consentito, oltre all'informatica, di dare corso ad importanti interventi infrastrutturali nell'interesse del Porto di Genova.¹¹

Progetti quali: i "Bacini di Carenaggio", il completamento degli interventi su Calata Bettolo, l'escavo del bacino di evoluzione di Calata Gadda, la revisione del nodo di San Benigno, che fanno parte - insieme ad altri - di interventi essenziali per il nostro scalo, continueranno a beneficiare anche del gettito di una sovrattassa che, consolidatasi negli anni, si è rivelata l'unico elemento di certezza intorno al quale costituire una sorta di "micro autonomia finanziaria o federalismo" che dir si voglia. Bene che sia così.

Chiediamo però all'Autorità Portuale, così come nel passato, di lavorare con la nostra categoria al fine di avviare nuovi progetti che, sommandosi a quello dell'informatica, riportino alla merce, in termini di nuovi servizi, parte di quello che continua a pagare.

Nell'ormai infinita storia di aggiornamento della Legge 84/94, il cui dibattito ha ormai stancato anche gli operatori, c'è solo un argomento che merita di essere ancora con forza sostenuto, ed è proprio quello della autonomia finanziaria.

¹¹ Tra le macroaree di intervento beneficiarie della citata sovrattassa ricordiamo gli interventi infrastrutturali sulle aree del Comune di Genova, il dragaggio dei fondali del bacino di Sampierdarena, gli interventi di security e di informatizzazione dei varchi portuali, i collegamenti fognari, gli interventi di apertura a ponente del bacino di Sampierdarena.

Riteniamo, in conclusione, che siano stati compiuti importanti passi in avanti soprattutto di metodo ed impostazione; ora inizia la parte più complessa: la conclusione dei progetti di cui si sono poste le basi.

Per riuscirvi siamo convinti sia necessaria una forte volontà tra Istituzioni Locali (Regione, Provincia e Comune), Camera di Commercio e Autorità Portuale. Vogliamo chiedere al Comune di assumersi il compito difficile di farsi tutore presso la città della crescita di questi progetti, contribuendo ad una nuova cultura sociale delle attività portuali. Alla Provincia il non meno delicato compito di continuare, così come sempre ha fatto, a guardare al Porto per la sua formazione. Le nostre aziende ci chiedono giovani che siano preparati alle complessità del settore ed alla sua specificità. Alla Camera di Commercio di sostenerci come sta facendo e ha sempre fatto in iniziative informative e di evoluzione operativa. A realtà come Liguria International, di cui apprezziamo lo sforzo in campo internazionale, chiediamo un sempre maggiore impegno nella promozione delle imprese del settore nei mercati esteri.

Non meno rilevante sarà l'apporto dei Sindacati dei lavoratori. In questi anni di crisi hanno svolto un ruolo importante, come Spediporto vogliamo riconoscere la forte collaborazione che c'è stata con tutte le sigle per superare l'incubo della disoccupazione e dei fallimenti.

In una fase, come l'attuale, dove si sta guardando con nuovo ottimismo al futuro chiediamo ai Sindacati, sia pubblici che privati, di farsi parte integrata ed integrante dei progetti di rilancio dello scalo, sostenendoli nella convinzione che sia giunto il momento di compiere un'evoluzione culturale anche nell'ambito delle relazioni sindacali e nei rapporti lavoratore/impresa.

Che la logistica fosse complessa tutti lo sapevano, è un intreccio delicato e sofisticato di equilibri di tipo economico, commerciale, progettuale e politico.

Stiamo assistendo ad un repentino mutamento del quadro normativo, delle prassi commerciali e di quelle operative che consegneranno alle generazioni che iniziano a lavorare oggi un Porto diverso da quello di solo qualche anno fa.

L'auspicio è che attraverso un serio impegno, una volta individuati i pezzi mancanti, sia possibile tutti insieme collocare al giusto posto tutti i tasselli di un mondo, quello della logistica, ricco di complessità dove però il risultato finale è la composizione del lavoro di tutti i suoi attori e non di uno solo.

Grazie e buon lavoro a tutti.