

AUDIZIONE 17 DICEMBRE 2020 – MARIO SOMMARIVA-SCHEDA INFORMATIVA

Sono nato a Genova il 5 aprile 1957. Ho svolto per circa quarant'anni attività nel settore dell'economia marittimo-portuale svolgendo diversi ruoli nell'ambito privato, associativo, sindacale e poi pubblico.

Inizialmente ho svolto lavori manuali di magazzinaggio, sono stato poi impiegato presso una primaria Compagnia di Navigazione, successivamente ho svolto una lunga carriera nel sindacato trasporti della CGIL nei settori marittimo, portuale e logistico, fino a ricoprire il ruolo di Segretario Nazionale.

Conclusa l'esperienza sindacale ho svolto attività di consulenza, di giornalismo di settore (vicedirettore del settimanale PORTO NUOVO) ed ho ricoperto il ruolo di Direttore nell'Associazione Nazionale delle Compagnie Imprese Portuali, che riunisce le imprese nate dalla trasformazione delle vecchie Compagnie Portuali a seguito della riforma del 1994. In quel contesto ho altresì svolto la funzione di AD di Com.port S.p.A., la società che gestiva le partecipazioni societarie delle imprese associate in ANCIP.

A partire dal 2007 ho svolto incarichi di Segretario Generale presso l'Autorità Portuale di Bari, per due mandati (2007-2014); successivamente sono stato chiamato a ricoprire l'incarico di Segretario Generale per l'Autorità Portuale di Trieste diventata poi, nel 2016, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale per due mandati, dal 2015 ad oggi. Nel giugno 2020, per un solo mese, a causa di una vicenda risolta in breve tempo, che ha riguardato il Presidente D'Agostino, sono stato nominato Commissario Straordinario dell'Autorità di sistema del Mare Adriatico Orientale.

Nel corso dell'esperienza barese abbiamo sperimentato la "costruzione" di un'Autorità Portuale di "area vasta" che rappresentava una sorta di anticipazione di quella che sarebbe poi diventata, nel 2016, l'impostazione della riforma che ha costituito le autorità di sistema. Il valore di quell'esperienza, che unificava sotto un'unica gestione i porti di Barletta, Bari e Monopoli, è stata di essere la sperimentazione di una costruzione amministrativa "dal basso", attraverso intese con i Comuni interessati, la Regione Puglia e successivamente il Decreto Ministeriale che ampliava la circoscrizione marittima dell'Autorità di Bari agli altri porti della Regione. Durante quell'esperienza ho potuto constatare la grande importanza delle relazioni istituzionali con gli Enti Locali ed è maturata in me la convinzione che una certa autoreferenzialità, che spesso traspare nei comportamenti dei porti, sia profondamente negativa per la prospettiva di infrastrutture che hanno certamente un respiro "globale" ed internazionale ma sono e restano anche al servizio del territorio e del suo sviluppo. Per questo amo molto una definizione che, a livello europeo, indica questo tipo di approccio e di relazione con il territorio da parte delle Port Authorities, si tratta di "*Port Community Manager*" che contiene in sé sia il concetto di "comunità" che quello di "management", due elementi che ritengo essenziali per il buon andamento di un porto.

Altro elemento che ritengo significativo del periodo barese è il fatto che, durante la nostra gestione, un porto che fino ad allora era stato piuttosto trascurabile nella dimensione nazionale, fu inserito fra i 14 porti "core" della rete transeuropea dei porti marittimi. Questa circostanza, ascrivibile alla forte crescita che si ebbe, soprattutto nel comparto del traffico passeggeri ed anche ai significativi incrementi per le merci, ha comportato il fatto che Bari sia stato indicato, nella riforma del 2016, come perno del sistema portuale del mare adriatico meridionale.

L'esperienza triestina, a fianco del Presidente D'Agostino, è stata per taluni aspetti straordinaria e di enorme arricchimento sotto il profilo professionale ed umano. In questi anni Trieste ha ripreso un

ruolo internazionale di primo piano ed ha attratto importanti investitori. Il piano di sviluppo, basato soprattutto sulla riconversione di aree industriali dismesse ed inquinate, si allinea perfettamente con le idee promosse recentemente, a livello comunitario, dalla Presidente Von der Layen con il suo “*green new deal*”. Grandissima attenzione è stata posta al tema della regolazione del lavoro, della sicurezza e della formazione professionale. Altro tema di fondo è stato quello della crescita dei collegamenti ferroviari che hanno oggi portato Trieste ad uno “*share*” intermodale per i container del 56% e del 36 % per i semirimorchi. Altra esperienza fondamentale è stato l’ampliamento del sistema al porto di Monfalcone in un contesto istituzionale molto complesso determinato dalla coesistenza con la “specialità” della regione autonoma Friuli-Venezia Giulia e con una frammentazione dell’assetto dominicale delle aree non tutte di natura demaniale. Anche in questo caso il rapporto positivo e costruttivo con il Comune ha giocato un ruolo essenziale per la soluzione di problemi molto complessi.

Solo poche parole vorrei dedicare al futuro incarico sul quale, Onorevoli Deputati e Senatori, siete chiamate e chiamati ad esprimere, secondo la legge, il Vostro parere. Ritengo infatti che prima si debba studiare ed ascoltare e soltanto dopo si possa parlare e decidere. Per questo mi limito ad una sommaria e veloce elencazione di temi assicurando che, anche per il principio della continuità amministrativa, sarà mia cura proseguire, con serietà ed impegno, il lavoro di chi mi ha preceduto con ottimi risultati ed ampio consenso nei territori.

In primo luogo, ringrazio i Presidenti delle Regioni Liguria e Toscana per l’intesa accordata sulla mia candidatura e vorrei rassicurare circa il mio massimo impegno a guardare, con eguale attenzione, ad entrambi i porti che compongono il sistema, La Spezia e Marina di Carrara.

Sulla scorta di quanto dicevo poc’anzi, il mio obiettivo più importante sarà quello di sviluppare e migliorare l’integrazione fra i porti ed i territori, guardando, in modo inscindibile, allo sviluppo ed alla sostenibilità. Grande impegno dovrà esservi per lo sviluppo strategico delle aree retroportuali a partire da Santo Stefano Magra, da intendersi come parte integrante ed essenziale del sistema, anche attraverso le opportunità che potrebbero essere offerte dalla creazione di una Zona Logistica Semplificata.

Abbiamo davanti a noi la necessità di implementare le opere previste dai Piani Regolatori Portuali. In particolare, deve essere affrontato il tema cruciale della prospettiva di sviluppo di uno dei più importanti terminal container del Mediterraneo. Questo è e deve diventare sempre di più, una risorsa fondamentale per l’economia del territorio e del paese. Occorre infatti considerare l’importanza fondamentale del terminal per vaste aree produttive situate in Emilia, Veneto e Lombardia, principali aree di riferimento per la movimentazione delle merci che gravitano su La Spezia. Per questo è anche necessario guardare alle infrastrutture di connessione ferroviaria con il completo raddoppio della pontremolese e l’adeguamento delle stazioni ai moderni standard europei per il traffico containerizzato.

Voglio ricordare come, nella moderna configurazione della catena logistica, lo sviluppo delle connessioni ferroviarie sia essenziale per la crescita del traffico marittimo. Guardando inoltre al tema prioritario della sostenibilità ambientale, l’obiettivo comunitario di una ripartizione intermodale ferro-mare per almeno il 50% delle unità movimentate appare, nel medio periodo, alla portata del nostro sistema.

Al fine di uno sviluppo equilibrato della portualità di “sistema”, nella sua complessità e varietà di traffici, occorrerà dare seguito anche ai piani di sviluppo per il settore crocieristico, con la costruzione della nuova stazione marittima e restituire così il waterfront all’uso urbano recuperando aree per la

libera fruizione da parte dei cittadini e contribuendo così a migliorare, profondamente, il rapporto fra porto e città.

Una portualità complessa, quale quella del sistema del mare Ligure orientale, non dovrà trascurare lo sviluppo della cantieristica e quello dei settori del “*break bulk*” e del “*project cargo*”, specializzando sempre più, su queste tipologie di traffici, essenziali per lo sviluppo del tessuto produttivo territoriale, il porto di Marina di Carrara in un’ottica di complementarità ed integrazione. Anche per questo porto è indispensabile recuperare una piena integrazione con la città armonizzando i progetti di sviluppo, infrastrutturali e di traffico, con il tema della qualità della vita dei cittadini.

Grande impegno, cura ed attenzione ci sarà per le persone, considerando le esigenze delle diverse categorie di lavoratori, in particolare rispetto alla sicurezza, alla formazione professionale ed alla tutela e crescita dell’occupazione.

Penso a coloro che lavorano nel ciclo delle operazioni portuali, a quelli che operano nei diversi servizi, portuali e di interesse generale, nel settore pubblico come in quello privato, agli agenti marittimi ed agli spedizionieri, portatori di grandi professionalità specifiche e di funzioni strategiche per lo sviluppo dei traffici, così come i lavoratori dei servizi tecnico-nautici, veri protagonisti delle operazioni che ogni giorno garantiscono, in sicurezza, l’arrivo e la partenza delle navi, ma penso anche agli autotrasportatori, che svolgono un duro e difficile lavoro, spesso in condizioni gravose, senza il quale, la nostra economia, semplicemente, sarebbe ferma.

Un ultimo elemento essenziale sarà quello della piena valorizzazione delle risorse umane che lavorano all’interno dell’Autorità di Sistema. E’ necessario creare spirito di squadra e pianificare progetti di crescita professionale, anche e soprattutto mediante lo strumento della formazione continua.

La centralità e l’autorevolezza della capacità dell’Autorità di Sistema nell’amministrare i porti e risolvere i diversi problemi che si presenteranno si fonda sulla qualità del lavoro dei collaboratori, sulla loro passione e sulla loro capacità di sentirsi protagonisti dei progetti e dei procedimenti che essi stessi debbono contribuire a creare e sviluppare.

Ringrazio per l’attenzione.

Mario Sommariva

Roma, 17 dicembre 2020