

Audizione Avv. Giovanni Gugliotti
Autorità di sistema portuale Mar Ionio – 20 maggio 2025
CAMERA DEI DEPUTATI

Buongiorno signor Presidente e membri della Commissione, Vi ringrazio per l'opportunità che mi viene data di esporre brevemente la mia esperienza di circa 23 anni di lavoro all'interno della Pubblica Amministrazione e delineare alcune delle priorità strategiche che mi piacerebbe perseguire qualora avessi l'onore di ricevere l'incarico.

Premetto che ogni iniziativa da porre in essere in seno all'Autorità di Sistema Portuale verrebbe approfondita e condivisa con gli altri organi della stessa Autorità, in particolare con il Comitato di Gestione e l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.

Qualche breve cenno su di me.

Sono laureato in Giurisprudenza e abilitato alla professione di Avvocato.

Ho perfezionato gli studi con un Master universitario di II livello in "Management e fiscalità per i dirigenti della P.A." oltre che con una specializzazione biennale *post lauream* per le Professioni Legali.

Dal 2007 sono un funzionario pubblico.

Parallelamente al percorso di studi, sin da giovane ho sempre coltivato la passione per la politica, tramandata dal mio compianto padre Antonio.

Nel 2007 è iniziato il mio percorso politico, nel 2012, a 36 anni, sono stato eletto Sindaco di Castellaneta e riconfermato per il secondo mandato nel 2017.

Nel 2018 sono stato eletto Presidente della Provincia di Taranto, ruolo che ho rivestito sino alla scadenza naturale del mandato, ovvero sino a giugno 2022, e contestualmente di Presidente dell'UPI - Unione Province Italiane - Puglia.

Si tratta di ruoli di grande responsabilità che mi hanno consentito di maturare una importante esperienza nel governo e nella gestione delle Pubbliche Amministrazioni, con particolare riferimento all'ambito del territorio tarantino.

Fin dal mio primo mandato **come Sindaco**, mi sono occupato di tematiche legate al porto.

Nel dicembre 2012, infatti, con la sottoscrizione di un importante protocollo di intesa avente ad oggetto il sistema logistico del porto di Taranto, mi impegnavo, insieme alle altre Parti sottoscrittrici, a programmare ed a porre in essere ogni attività necessaria ed utile a sostenere un processo di sviluppo territoriale, a livello nazionale ed internazionale, secondo gli orientamenti comunitari, in conformità ai progetti delle reti TEN-T, con particolare riferimento all'intermodalità.

Come Presidente della Provincia di Taranto e Presidente UPI Puglia, ho acquisito una visione ampia delle dinamiche di gestione e controllo di attività complesse.

Infatti, l'attività politico-amministrativa negli Enti locali e, in particolare, come Presidente della Provincia di Taranto mi ha consentito di acquisire un rilevante patrimonio di conoscenze e di esperienze che non sono limitate ai profili strettamente politici, ma che riguardano anche il funzionamento amministrativo di enti pubblici complessi (come la Provincia) e, soprattutto, nel merito, la situazione concreta del Porto di Taranto nella sua interrelazione con l'ambiente produttivo, manifatturiero e terziario dell'ambito provinciale.

In effetti, la Provincia è un ente di area vasta che, per disposizioni normative e statutarie, esercita e ha esercitato funzioni decisamente rilevanti per il Porto di Taranto, tra le quali quelle in materia di viabilità e trasporti, di organizzazione dei servizi pubblici a rete, di tutela e valorizzazione delle risorse ambientali, ecc..

In particolare, considerate le competenze delegate dalla Regione Puglia all'ente Provincia, con legge regionale 14-06-2007, n. 17 e s.m.i, in ordine al rilascio delle autorizzazioni necessarie ai soggetti che intendono spedire le “rinfuse” e i rifiuti imballati (c.d. ecoballe) all'estero o ricevere rifiuti dall'estero (art. 9 del Regolamento comunitario 1013/2006), nonché galleggianti destinati alla rottamazione, ho coordinato, congiuntamente alla struttura dirigenziale, le procedure in essere ponendo particolare attenzione alle spedizioni transfrontaliere, in collaborazione strategica con l'Autorità

Portuale e la Guardia Costiera.

Più in generale, l'esperienza maturata come Presidente della Provincia mi ha consentito di acquisire una conoscenza diretta dell'ambiente e del tessuto industriale e imprenditoriale del distretto tarantino, oltre che del Porto stesso, nella consapevolezza che il Porto di Taranto non è e non può essere un'entità astratta e separata dal suddetto contesto, essendo – con esso – strettamente e necessariamente interconnesso proprio per garantire la valorizzazione ed il proficuo sviluppo dei traffici e delle connesse attività imprenditoriali.

In tale quadro, la Provincia da me presieduta ha anche fattivamente e concretamente collaborato con l'Autorità di Sistema Portuale su alcuni profili molto rilevanti.

In particolare, ho partecipato a numerosi tavoli congiunti, nonché alla formazione e conclusione di specifici accordi con l'Autorità di Sistema Portuale, tra i quali l'Accordo di Programma per l'attuazione del progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area di Taranto "ex Yard Belleli" e il pre-accordo di collaborazione finalizzato a promuovere un nuovo modello di sviluppo per la Città di Taranto.

Inoltre, sempre nella veste di Presidente della Provincia, in sinergia con il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e il Sindaco di Taranto, grazie ad una intensa attività di interlocuzione con gli attori coinvolti, abbiamo favorito la scelta del Porto di Taranto come scalo crocieristico per i principali operatori del settore.

Nella duplice veste di Presidente e Sindaco mi sono occupato, altresì, della ripartenza di Agromed quale piattaforma logistica agroindustriale approvata e finanziata dal CIPE con circa 11 milioni di euro.

L'esperienza politico-amministrativa, come sopra maturata, ha avuto un ulteriore sviluppo, se non un pieno completamento attraverso il periodo trascorso presso il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Grazie a quest'ultima esperienza professionale, ho acquisito una maggiore conoscenza della materia portuale dal punto di vista delle infrastrutture (dragaggi, darsene e banchine).

In particolare, nello svolgimento delle mie funzioni presso il Consiglio Superiore, ho avuto modo di collaborare con le diverse Sezioni studiando alcuni progetti rilevanti per taluni porti italiani.

Inoltre, sempre in seno al Consiglio, ho avuto l'occasione di far parte dell'Osservatorio permanente per il monitoraggio dell'attività dei Collegi Consultivi Tecnici, al quale sono attribuite rilevanti funzioni di verifica, controllo e consultive in relazione al funzionamento di tali Collegi nello svolgimento della propria attività funzionale alla risoluzione delle controversie in materia di appalti pubblici, anche nello specifico ambito delle opere portuali e marittime.

Come certamente sapete, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ai sensi dell'articolo 5 della Legge 28 gennaio 1994 nr. 84 e successive modifiche, esercita rilevanti funzioni per la portualità, tra le quali va ricordata l'approvazione dei progetti di opere marittime e portuali e/o le modifiche/variazioni dei relativi Piani Regolatori.

Infatti, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP) in materia di infrastrutture portuali, è il massimo organo tecnico consultivo dello Stato.

Tra le linee di attività di cui mi interessato ci sono:

- Opere marittime e portuali, varianti e adeguamenti tecnici funzionali;
- Approdi e porti turistici, piani delle coste e opere di difesa delle coste.

Ritengo che l'esperienza maturata sul campo mi consentirà di accrescere la collaborazione, il confronto ed il dialogo con le amministrazioni tutte, nazionali, regionali ma specialmente locali, collaborazione che ritengo fondamentale per una città come Taranto e per l'intero territorio provinciale.

Con l'amministrazione comunale il confronto deve essere costante poiché se i traffici portuali aumentano le ricadute interessano prima di tutto il Comune in cui insiste il Porto.

È indispensabile superare le difficoltà di operare in un contesto di prolungata crisi con un andamento dei traffici ancora molto influenzato dalla riduzione delle attività dell'acciaieria e dall'incertezza sul futuro del polo siderurgico tarantino.

L'obiettivo è trasformare il Porto di Taranto da un porto chiuso, ed esclusivamente industriale, in un porto aperto!

Per far questo è necessario che il porto sia: sicuro, innovativo (digitalizzato), sostenibile e diversificato, secondo alcune precise e ben individuate direttrici di sviluppo.

La crocieristica, l'eolico off shore ed anche attraverso un cambio radicale della gestione dei container, il famoso "transhipment" di una volta, con i container che arrivano con la nave madre, vengono scaricati sul porto e poi i feeder, le navi più piccole, ricaricano questi container e li distribuiscono nel Mediterraneo, è già inflazionato, c'è il Pireo, c'è Malta e c'è la vicina Gioia Tauro.

Quindi se noi pensiamo di essere ancora un porto che possa occuparsi esclusivamente di transhipment, probabilmente sbagliamo missione.

Piuttosto, sarebbe indispensabile ampliare il traffico ferroviario, oggi la ferrovia entra nel polisettoriale ed inoltre alle spalle della piastra logistica c'è la stazione ferroviaria.

Facciamo due conti di cosa potrebbe essere:

Chi arriva da Suez impiega 12 giorni per arrivare in Nord Europa.

Da Taranto al Nord Europa sono 10 giorni.

Se io entro da Suez, scarico a Taranto e in 3 giorni attraverso la ferrovia, con la dorsale adriatica, arrivo nel centro dell'Europa, io metto Taranto nelle condizioni di fare concorrenza ai grandi porti del Nord come Rotterdam e Amburgo.

La ferrovia esiste ma ci mancano i treni.

Urge un'intesa con gli operatori ferroviari affinché mettano a disposizione treni sufficienti per poter sviluppare questo traffico e portare Taranto, da porto esclusivamente siderurgico, ad un vero porto di ricezione di merci dove non si effettuano mere operazioni di transhipment ma la merce viene mandata

direttamente ai ricevitori finali attraverso la ferrovia.

Inoltre, un altro asset che è indispensabile valorizzare è rappresentato dall'aeroporto di Grottaglie che, sperando che possa essere impiegato anche per il trasporto passeggeri, come il territorio chiede da tempo, deve essere potenziato come aeroporto cargo mettendolo a sistema con il porto di Taranto e la ferrovia.

Questo impegno per l' **intermodalità**, che mira a connettere il mare con la ferrovia e la strada, è un'espressione concreta dell'articolo 5 e 6 della legge nr. 84/1994.

Il nostro obiettivo è offrire una piattaforma logistica integrata che renda il nostro porto più competitivo e attrattivo a livello internazionale.

L'attualità di quanto detto è confermata proprio da una notizia risalente a qualche giorno addietro e riportata dalla stampa relativa a due grandi operatori del settore che hanno annunciato di aver firmato un accordo commerciale per lo sviluppo di servizi di trasporto intermodale marittimo in Italia e in Europa in chiave innovativa e sostenibile.

L'intermodalità, infatti, è un must per una logistica di successo.

Questa idea si sposa, tra l'altro, con la politica estera del governo.

Il porto di Taranto deve essere, infatti, strumento cardine per la realizzazione concreta del noto Piano Mattei.

Un piano strategico per la costruzione di un nuovo partenariato tra Italia e Stati del Continente africano, un piano energetico e sociale per il continente con Taranto che è l'avamposto dell'Italia che si affaccia dal Mediterraneo e comunica con i paesi del Nord Africa.

È ovvio che ci debba essere, passando per il porto di Taranto, un traffico di merci che dal Nord Africa finalmente potranno arrivare nel cuore dell'Europa.

Una altra importante opportunità per Taranto è la **cantieristica navale**, inclusa quella stagionale.

Alcune infrastrutture portuali sono già state previste e progettate, e la loro realizzazione attende solo i finanziamenti necessari.

Ci sono nuove banchine e ulteriori spazi che, però risultano eccessivi se considerati solo per la movimentazione delle merci tradizionali.

In Italia c'è una forte domanda per la manutenzione di traghetti e navi militari che attualmente viene soddisfatta all'estero.

Consideriamo la stagione estiva: centinaia di traghetti operano tra Croazia, Albania, Grecia, Sicilia, Sardegna, isole minori, Corsica e Barcellona. Durante l'inverno, quando il numero si riduce drasticamente, questi armatori cercano disperatamente strutture e banchine in Italia per le manutenzioni ordinarie e straordinarie, dal ripristino dei motori alla pulizia e rifacimento della carena.

Taranto deve candidarsi a questo ruolo.

Abbiamo l'opportunità di realizzare un bacino attraverso finanziamenti specifici.

Dobbiamo recuperare la capacità che avevamo ai tempi dei cantieri Tosi, quando disponevamo di bacini galleggianti ora venduti o trasferiti altrove. Oggi, a parte le strutture della Marina Militare, non abbiamo quasi nulla.

Questa lacuna ci impedisce anche di cogliere un business molto importante: la **rottamazione navale**.

Il Ministero della Difesa mette all'asta navi militari, che vengono acquistate all'estero proprio per l'assenza di bacini adeguati in Italia.

Taranto può e deve colmare questo vuoto specialmente nell'ottica di riconversione green dello stabilimento industriale i cui forni elettrici verranno alimentati con materiale ferroso.

Ora parliamo di competitività.

Per essere attrattivo il **Porto di Taranto** ha un'evidente necessità di recuperare competitività, e un esempio lampante di questa criticità risiede nel settore del **bunkeraggio**, ovvero il rifornimento di combustibile alle navi.

E qui mi appresto a concludere.

È una situazione paradossale: la raffineria di Taranto produce localmente **gasolio e olio combustibile** di ottima qualità, elementi essenziali per il funzionamento delle navi.

Nonostante questa disponibilità "a domicilio", **quasi nessuna imbarcazione sceglie Taranto per il bunkeraggio.**

Il motivo è che si applicano **costi di servizio estremamente elevati** per il servizio di bunkeraggio, cioè l'insieme di operazioni e manodopera per fornire il carburante alla nave.

Questo squilibrio rende il porto di Taranto non competitivo.

Affinché un porto attragga le navi per il rifornimento, il **costo complessivo del bunkeraggio** – comprendente sia il prodotto che il servizio – deve essere **pari o inferiore** a quello offerto dagli altri porti.

Solo così Taranto potrà tornare a essere una scelta conveniente per le navi, recuperando una fetta di mercato fondamentale e generando indotto per tutti gli operatori legati al servizio.

Ringrazio la Commissione per l'attenzione e resto a disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti.

ROMA 20.05.2025

Giovanni GUGLIOTTI