

MEMORIA - NOMINA N. 79 - GURRIERI

Buongiorno a tutti, Onorevoli, Vi ringrazio per l'opportunità di potervi dare oggi degli elementi di conoscenza e valutazione inerenti la proposta di nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale.

Come avrete già potuto apprendere dal curriculum, il mio percorso professionale inizia nel 1982 con la laurea in giurisprudenza all'Università di Bologna con una tesi in diritto della navigazione dal titolo "L'organizzazione delle operazioni portuali".

All'epoca erano ancora vigenti gli obblighi di leva militare, che io ho assolto, dopo la laurea, presso la Capitaneria di Porto di Ravenna, in qualità di Ufficiale di Complemento, addetto all'Ufficio Demanio.

La materia portuale ha continuato a caratterizzare la mia attività anche con il primo impiego, dall'83 al '90, presso Confindustria Nazionale, dove sono stato prima funzionario e poi Segretario Generale del Comitato Nazionale dell'Utenza Portuale, al quale aderivano tutte le associazioni di categoria datoriali del settore. Lì mi sono occupato del rinnovo dei contratti nazionali dei lavoratori dei porti, per i vari aspetti da questi trattati.

Nel 1990, poi, sono arrivato all'Ente Autonomo del Porto di Trieste, in qualità di Dirigente del settore commerciale. Da quel momento in poi sono sempre stato Dirigente dell'Ente, assumendo vari incarichi, tra cui quello di Vicedirettore Generale ed altresì, successivamente, quello di Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste ai sensi dell'articolo 10 della Legge 84/1994. Ho avuto così la possibilità di essere a capo di quasi tutte le Direzioni dell'Ente ed attualmente, con l'attuale commissariamento, svolgo il ruolo di Segretario Generale facente funzioni.

Parallelamente, dal '94 ad oggi sono Amministratore Delegato di Alpe Adria S.p.A., società che opera, a supporto dell'intero sistema logistico e portuale del Friuli Venezia Giulia, nell'ambito del trasporto intermodale mare-strada-rotaia e che ha conseguito risultati di tutto riguardo, superando, nel 2024, i 100 milioni di Euro di valore della produzione, con un trasportato complessivo di 650.000 TEUs e circa 6.000 treni operati direttamente o in *joint-venture*.

Completa il mio profilo una laurea in somatopsichica, conseguita nel 2006 presso l'Università Europea di Bruxelles, con una tesi dal titolo "la comunicazione come risorsa aziendale". Qui però va precisato che mentre è intuitivo come la prima laurea sia strettamente attinente con il percorso professionale seguito, questa seconda laurea mi è stata particolarmente utile a calare questo perfezionamento nell'esperienza quotidiana dei rapporti interpersonali, che spaziano da quelli più semplici con i colleghi, al dialogo con le Organizzazioni Sindacali e quindi con il mondo del lavoro, alle questioni che investono il *cluster* delle imprese marittime e portuali, con le varie dinamiche che possono emergere a seconda degli scenari presenti.

Se mi è consentito dal Presidente e dalle tempistiche, Vi ruberei ancora qualche minuto per illustrarvi uno schema operativo e commerciale che ha fatto scuola e che ci invidiano anche in Europa, che ha preso il nome di "Modello Trieste", la cui messa a punto è stata possibile grazie all'impegno non solo dei principali attori del sistema portuale, ma anche alla collaborazione con le Istituzioni territoriali e nazionali.

Infatti, muovendo dalla norma del comma 4, lettera f), dell'articolo 6 della Legge sui Porti che afferma che all'Autorità Portuale spetta tra l'altro il coordinamento dei retroporti di riferimento regionali, tenuto conto della sempre maggiore scarsità di spazi sempre più necessari al mercato dei traffici, si è potuto utilizzare al meglio le aree retroportuali, quasi come se esse fossero un'estensione della banchina dove arrivano le navi. Le merci infatti vi vengono istradate grazie a collegamenti ferroviari a corto raggio, che consentono di liberare rapidamente i terminal portuali, aumentandone di riflesso la capacità.

La messa a sistema del progetto è stata resa possibile dalle competenze tecniche di Alpe Adria che, come dicevo prima, è una società di logistica esperta che supporta il sistema regionale nell'individuazione di soluzioni di trasporto intermodale, volte a dare risposte a istanze di sostenibilità economica ed ambientale del trasporto stesso.

Il modello descritto si inserisce peraltro in una più ampia cornice di benefici per gli operatori economici che è data dal regime speciale del Porto Franco Internazionale di Trieste, grazie al quale esistono vari vantaggi doganali e fiscali.

Questo ha contribuito, negli anni, non solo allo sviluppo di traffici ad ampio spettro geografico, ma altresì ha agevolato l'insediamento di realtà produttive ed industriali di rilevanti dimensioni (British-American Tobacco, MSC).

E proprio parlando di traffici, l'attualità ci richiede di fare attenzione all'evoluzione dei nuovi corridoi che potranno vedere nel prossimo futuro Trieste quale *gateway* nazionale tra l'Europa ed il resto del Mondo. Infatti, il corridoio IMEC, di recente presentazione, ci consente di raggiungere l'emergente realtà industriale indiana attraverso la penisola araba, mentre una possibile collaborazione tra il nostro sistema portuale e quello ligure, nell'ambito dell'iniziativa che ha preso il nome di "Corridoio dei Due Mari", potrebbe aprire reciproci orizzonti ad Est e ad Ovest, beneficiandone così l'intero sistema Italia.

Ovviamente, tutto quanto sopra non si realizza senza l'impegno e la collaborazione di tutti, nella consapevolezza che i lavoratori costituiscono la prima infrastruttura del porto. Un porto che funziona è un porto dove si sta bene e per questo motivo, se sarò nominato Presidente, porrò molta attenzione sul benessere, la salute ed *in primis* la sicurezza dei lavoratori, nell'ambito e nel rispetto di quelle che sono le competenze dell'Autorità di Sistema Portuale.

RingraziandoVi tutti per l'attenzione, resto con piacere a Vostra disposizione per eventuali domande.