

# CURRICULUM VITAE

Di

*Giovanni Moscherini*

## A. DATI GENERALI

- Nato il 06.05.'48 a San Benedetto del Tronto (A.P.) ;
- Residente a Roma in via Cortina d'Ampezzo, 204 tel. 06.3050540;
- Studi classici e teologici presso lo scolasticato di una congregazione religiosa;
- Lingue straniere: Inglese e francese;
- Dirigente nazionale del sindacato nazionale trasporti FILT-CGIL dal 1983 al 1991
- Segretario nazionale della FILT-CGIL responsabile dei settori : Portuale-marittimo e del trasporto su gomma dal 1991 al 1995;
- Segretario generale dell'Autorità Portuale di Civitavecchia dal 1995 al 1999 e confermato per il secondo mandato dal dicembre del 1999;
- Presidente dell'Associazione Nazionale ASSODIRPORT (associata CIDA) alla quale hanno aderito tutti i Segretari generali e la stragrande maggioranza dei Dirigenti della Autorità Portuali;
- Commissario dell'Autorità Portuale di Civitavecchia dal 29.11.00 con nomina del Ministro dei Trasporti PierLuigi Bersani.
- Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia dall'ottobre 2001

## B. ESPERIENZE ED ATTIVITA'SVOLTE IN MATERIA DI TRASPORTI E PARTICOLARMENTE NEI SETTORI : PORTUALE – MARITTIMO E SU STRADA.

### 1. Settore Portuale.

- Dal 1983 al 1995 ha gestito per la FILT il processo di riordino dell'ordinamento e delle gestioni portuali che ha interessato particolarmente la ristrutturazione normativa ed organizzativa dei settori operativi e dei servizi nautici dei porti. ( Compagnie Portuali ; gruppi ormeggiatori etc.) Nonché il riordino degli Enti Portuali e della privatizzazione della gestione dei mezzi meccanici portuali. Questo processo lungo e complesso ha trovato un primo momento di definizione con la legge di riforma n°84 del 1994. Le successive modificazioni fino alla recente legge n180/2000 dimostrano che il processo non si è ancora concluso.
- Nel periodo considerato (83/95) è stato relatore principale :
- **Venezia (settembre'85)** : Assemblea nazionale dei dirigenti delle Compagnie Lavoratori Portuali sul tema: "Rinnovare le Compagnie per cambiare il lavoro nei Porti)
- **Trieste (maggio '87)**: "Riforma e Riordino dei Porti" In quella sede fu presentata la proposta di legge di riforma dell'ordinamento portuale elaborata dal sindacato e fu lanciata la proposta di trasformazione della Compagnia portuale in Impresa a norma del Codice Civile.
- **Venezia (maggio '92)** Convegno nazionale sul tema : "la portualità italiana tra evoluzione spontanea e bisogno di riforma" In quella sede fu presentato lo studio, curato dalla società "MARCONSULT" per conto della FILT avente per tema: "L'evoluzione di alcuni aspetti

economici in ambito portuale". Detto studio ha consentito di far luce sulle trasformazioni tariffarie e di costo del lavoro indotte da quelle riorganizzative ed operative del trasporto

- **Luglio '95** Patto d'area per l'avvio del nuovo terminal container di transhipment di Gioia Tauro che insieme al 1° contratto nazionale di lavoro per i dipendenti dei terminali portuali ha rappresentato uno dei principali punti di forza dello sviluppo esponenziale dei terminali portuali italiani nella competizione mediterranea e con il nord Europa.

#### INCARICHI RICOPERTI NEL SETTORE

- Dal 1989 fino alla data della sua soppressione – Vice Presidente del fondo Nazionale Gestione Istituti Contrattuali Lavoratori Portuali.
- Dal 1984 Membro della commissione Ministeriale Centrale dei ruoli e della produttività.
- Dal 1989 Membro del consiglio Superiore della marina mercantile oggi dei trasporti e della navigazione.
- 1990-1991 Membro della commissione Tecnica ministeriale istituita con il compito di produrre una proposta di riordino dell'Ordinamento Portuale vigente e delle gestioni portuali.
- Dal 1994 membro dell'AMRIE ( the Alliance of Maritime Regional Interest in Europe)
- Dal 1985 Membro dell'esecutivo mondiale della Docker's section della ITF (international Transport federation)
- Dal 1993 Vicepresident du Comité de coordination "Port & Docks" du comité Syndical des transports dans la communauté européenne.

#### 2. Settore marittimo.

Il periodo considerato è stato caratterizzato dalla responsabilità della gestione diretta del settore marittimo, interessato dall'avvio del processo di risanamento e di privatizzazione della flotta pubblica FINMARE secondo le indicazioni contenute nel "libro verde" di Barucci. Per la prima volta si aggrediva il problema viabilità marittima di cabotaggio oltrechè di collegamento con le isole attraverso un coinvolgimento diretto della FS S.p.A.

Nel giugno del 1995 fu siglato il primo accordo con CONFITARMA sulle linee di indirizzo per la istituzione del cosiddetto "secondo registro" per le navi battenti bandiera nazionale ed impegnate sulle rotte internazionali.

#### INCARICHI RICOPERTI NEL SETTORE

- Membro dell'esecutivo Internazionale della SEAFARER'S SECTION nell'ambito della ITF.
- Membro del Comitato di Indirizzo e di controllo della neo-costituita IPSEMA.
- Membro della commissione Ministeriale Centrale per gli agenti marittimi e raccomandatari.

#### 3. Segretario Generale dell'Autorità Portuale.

Il periodo dal '96 al 2000 è stato caratterizzato da tre processi:

- La riorganizzazione dell'ENTE sulla base delle indicazioni della legge 94/94 che prevede, tra l'altro, la privatizzazione della gestione dei mezzi meccanici portuali ;
- La ristrutturazione dello scalo. Con l'obiettivo di trasformare il porto di Civitavecchia da semplice porto di collegamento con la Sardegna ad anello logistico e di servizio dell'area industriale commerciale e turistica prevalentemente di Roma, del Lazio e della bassa Toscana.

Le opere strutturali realizzate, per un investimento di 250 miliardi, consentono di disporre di 1400 metri lineari in più di banchine, di cui 1000 già operativi e di 450.000 mq di nuove aree. Il completamento del programma definito dal protocollo d'intesa siglato alla Presidenza del consiglio comporta, inoltre, la realizzazione di nuove opere la cui progettazione è in corso di definizione per l'appalto. Nell'ambito di detto programma, è da segnalare la delocalizzazione a nord delle attività petrolifere che si concretizza con un investimento totalmente privato.

- La riorganizzazione dei servizi e delle tariffe e il rilancio commerciale dello scalo. In questo ambito, le giornate di lavoro della Compagnia Portuale sono aumentate da 13 a 21 (di media). Si è registrato un aumento dell'occupazione stabile dello scalo di circa 200 unità con un considerevole coinvolgimento dell'indotto (dato non quantificabile). Il traffico crocieristico è aumentato dal 1995 al 2000 passando da 95 a 500 navi. Il traffico commerciale è aumentato del 45% rispetto al 1995.
- Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia dall'anno 2001.
- Nel corso di questo periodo l'AP è stata estesa a Fiumicino e Gaeta creando il primo sistema portuale regionale.

**Il periodo 1996 – 2004 per Civitavecchia ed il Lazio è stato un periodo rivoluzionario.**

**E' stato realizzato un vasto programma di riqualificazione ed ampliamento del Porto sulla base del piano regolatore generale portuale. E' stato firmato un protocollo d'intesa presso la Presidenza del consiglio dei Ministri, in data 11 dicembre 1996 che prevedeva un sistema integrato di trasporto nel corridoio tirrenico con epicentro lo scalo laziale. Il protocollo individuava una serie di interventi, con relative fonti di finanziamento, finalizzati a contribuire ad una estensione delle capacità ricettive ed ad un aumento della competitività nell'ambito del trasporto marittimo sia merci che passeggeri.**

**Il Porto, grazie agli interventi così programmati, è stato diviso in due macroaree dalle dinamiche di mercato diverse: una zona a sud, in corrispondenza del porto storico e rinascimentale, comprendente la diga foranea "Cristoforo Colombo", totalmente destinata al traffico passeggeri e crociere ed una zona a nord, da realizzare e riqualificare, destinata al traffico merci e general cargo.**

**Il grande Giubileo dell'anno 2000 è stato uno dei perni su cui fare leva per gli obiettivi strategici: sia per quanto attiene alle fonti di finanziamento ed investimento, sia per le prospettive competitive dello scalo nel secondo millennio.**

**Il grande evento religioso e mediatico, oltre a far prefigurare un elevato numero di navi di pellegrini con destinazione Roma e, di conseguenza, ad interventi infrastrutturali orientati alla realizzazione di spazi e banchine idonee al ricevimento di grandi unità passeggeri, ha fatto da traino ad un fenomeno osservato nel mercato crocieristico dal 1993: un graduale ma inesorabile spostamento dell'epicentro del mercato, fino ad allora localizzato nel mar dei Caraibi, al mediterraneo.**

**Fu chiaro fin da subito che la vocazione e il naturale posizionamento del Porto di Civitavecchia poggiava su una radicale e repentina trasformazione in scalo leader delle crociere quale Porto di Roma per la sua eccellente posizione al centro del mediterraneo.**

**La liberalizzazione del cabotaggio nazionale nel 1999 e i successivi interventi governativi hanno contribuito a pianificare una trasformazione completa del Porto di Civitavecchia.**

**Il criterio informatore posto a base della pianificazione esposta nel nuovo P.R.P. è stato quello di operare il trasferimento delle principali funzioni portuali dal Porto storico sito sul water-front cittadino al litorale settentrionale.**

**Successivamente gli interventi portati a termine nella prima fase di trasformazione hanno consentito di avviare tale importante operazione e, di fatto, allo stato attuale, tutto il traffico commerciale è già stato delocalizzato verso le nuove banchine di recente costruzione.**

**Come dato generale occorre evidenziare che negli ultimi 5 anni lo scalo ha ampliato la propria capacità ricettiva del 30% rispetto al passato.**

Infatti, allo stato, il Porto di Civitavecchia già gode dei benefici indotti dalla disponibilità delle nuove banchine commerciali 22 e 23 dove è stato possibile sviluppare alcune potenzialità, inespresse, relative particolarmente ai traffici di tipo ferroso e di cellulosa ed auto in polizza.

Il nuovo terminal così costituito è formato da 715 mt lineari di banchine operative mentre gli spazi a terra sono costituiti da oltre 260.000mq.

In funzione della aumentata disponibilità di banchine già liberate dai traffici commerciali, nel giro di 4 anni, il numero di passeggeri croceristici è passato da 50.000 unità a 500.000 unità con un incremento, secondo le stime di trend di sviluppo del mercato più prudenti, sino a 1.000.000 di passeggeri entro il 2007.

Analogamente, il traffico passeggeri nazionali, relativo alle linee di cabotaggio, già voce fondamentale dei traffici del porto continua nel suo tradizionale trend di crescita del 3% l'anno che ha portato il numero di numero di passeggeri trasportati nel 2000 a 1.450.000.