

## Uniport ci riprova: “I fondi ‘green’ anche ai porti del sud”

**L’associazione delle imprese portuali in Commissione chiede pure di prolungare la riduzione dei canoni per i terminalisti a tutto il 2021**



Ascoltata nel corso della seduta delle Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera, Fise Uniport, l’associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale, è tornata su due suoi ‘cavalli di battaglia’, chiedendo l’estensione anche agli scali del Mezzogiorno dei fondi ‘green’ per i porti e l’estensione a tutto il 2021 della norma inserita del DI Rilancio che prevede una riduzione del canone concessorio per i terminalisti che abbiano accusato un calo del fatturato superiore al 20% a causa della pandemia.

“La crisi innescata dal Covid ha duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stanno facendo sentire oggi ancora in modo evidente – spiega Uniport in una nota - Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, abbiamo proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contrazione del giro d’affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali”.

Tra gli altri temi al centro dell’audizione, appunto, anche il Bando Green Ports del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell’intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del sud Italia, le quali, tuttavia, possono sfruttare il Programma di azione e coesione Infrastrutture e Reti 2014-2020. Il Presidente vicario di Uniport Antonio Davide Testi ha chiesto “di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio

nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. Un'incongruenza ingiustificata anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, invece, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un'integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione".

**GIOIA TAURO**

# I terminalisti del Sud tra i beneficiari del Bando Green Ports

GIOIA TAURO - “Prevedere la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una riduzione del fatturato del 20%. Includere anche i terminalisti del Sud Italia nella platea dei beneficiari del Bando Green Ports”. Sono queste le richieste avanzate da Fise **Uniport** (l’Associazione che rappresenta tutte le imprese che operano in ambito portuale) nel corso dell’Audizione parlamentare che l’ha vista protagonista presso le Commissioni riunite Trasporti e Ambiente alla Camera dei Deputati, nell’ambito della conversione del Decreto Infrastrutture. I rappresentanti dell’Associazione hanno evi-



Il porto di Gioia Tauro

denziato come la crisi innescata alla pandemia abbia duramente colpito il settore portuale e, nonostante la timida ripresa registrata nel 2021, come gli effetti negativi sulle imprese del mondo terminalistico e sul lavoro portuale si stiano facendo sentire oggi ancora in modo evidente. Proprio per contrastare questi effetti e rilanciare il comparto e il lavoro portuale, **Uniport** ha proposto di prorogare fino alla fine del 2021 la misura di sostegno, già applicata nel 2020 in modo efficace (grazie al Decreto Rilancio), che prevede la rimodulazione al ribasso dei canoni concessori a carico dei terminalisti che hanno subito una contra-

zione del giro d’affari superiore al 20%. La misura peraltro non comporterebbe oneri aggiuntivi per lo Stato in quanto potrebbe essere finanziata con gli avanzi di amministrazione delle stesse Autorità Portuali. Tra gli altri temi al centro dell’audizione anche il Bando Green Ports del Ministero della Transizione Ecologica, che ha stanziato 270 milioni di euro per le proposte progettuali nel settore dell’intermodalità e della logistica integrata, escludendo però dalla platea dei possibili beneficiari le Autorità di Sistema Portuale del Sud Italia. Il Presidente vicario di **Uniport** Antonio Davide Testi ha chiesto di porre rimedio a questa incongruenza, ampliando la

platea beneficiari di questo bando a tutto il territorio nazionale ed estendendo quindi queste opportunità anche ai terminalisti del Sud che non hanno beneficiato di risorse per lo sviluppo. “Un’incongruenza ingiustificata”, ha sottolineato Testi, “anche alla luce del fatto che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza vede nel rilancio del Sud Italia una delle sue principali missioni. In questo modo, si pregiudica la competitività dei suoi porti. Per questo motivo chiediamo un’integrazione del bando che consenta anche al Sud di beneficiarne oppure la costituzione di un bando ad hoc per destinare i fondi anche al Meridione”.



# La riforma degli operatori «Fuori le Regioni dai porti»

IL CASO

Simone Gallotti / GENOVA

**T**radita e inattuata, incompleta e mutilata: per la riforma dei porti varata dall'ex ministro Graziano Delrio sembra ormai imminente un tagliando. Perché la grande incompiuta ha un nemico, o almeno così la vedono due associazioni del settore Confetra e Assiterminal: gli enti locali. Tanto che Ivano Russo, oggi segretario generale della Confederazione logistica ad un certo punto la sintetizza con uno slogan efficace: «Fuori le Regioni dai porti». Il presidente di Assoporti Rodolfo Giampieri applaude e Luca Becce, numero uno di Assiterminal sottoscrive dal palco del dibattito sulla legge portuale organizzato nell'ambito della Genova Shipping Week.

Russo è stato uno dei padri della riforma che ha messo in soffitta la norma 84/94, la legge che ha regolato per più di 30 anni i porti italiani: era stretto collaboratore di Delrio prima di approdare, caduto il governo, ai vertici di Confetra. Difende la riforma, ma sottolinea il punto critico sulla governance. Il nodo è quello di sindaci e presidenti di regione nel comitato di gestione: «Mi rivolgo al cluster: sottoscriviamo un appello al governo per togliere dal titolo V la portualità. Altrimenti non andiamo avanti». E Becce è il primo firmatario: «Sui porti la potestà deve essere dello Stato non degli enti locali. I voti in maggioranza nel board sono delle comunità locali e questo provoca una deriva di carattere localistico. Chiederò che la federazione che vogliamo creare lo sottoscriva». Ecco



LA NAVE FA PARTE DELLA FLOTTA DEL NUOVO MARCHIO EXTRA LUSSO DI MSC CROCIERE

## Via alla costruzione di "Explora II"

Taglio della lamiera per la "Explora II" di Msc. La cerimonia per la nuova nave del marchio extra-lusso di Msc è avvenuta nel cantiere di Castellammare di Stabia, gestito da Fincantieri, il gruppo che dovrà realizzare tutte e 4 le navi della flotta. L'ordine complessivo vale oltre 2 miliardi. —

COSA NON FUNZIONA



**Tavolo di coordinamento**  
È la riunione tra le Authority, il ministro e gli operatori. Serve a dare un coordinamento nazionale degli investimenti. «Quasi mai convocato e troppo autoreferenziale» dicono gli operatori.



**Sindaci e governatori**  
Il comitato portuale è andato in soffitta con la Riforma Delrio: è stato sostituito dal board, con l'intento, tra gli altri, di togliere potere agli enti locali. «È accaduto il contrario» e ora Confetra e Assiterminal chiedono un cambio.

l'altro punto: la frammentazione delle associazioni. Becce ha da poco subito una scissione, con alcuni terminalisti (area Msc e Spinelli) che sono usciti sbattendo la porta: «Dobbiamo fare base comune sulle proposte che ci accomunano» riferendosi ai «concorrenti» di Fise Uniport dove sono confluiti i fuoriusciti.

FRONTI APERTI

C'è un dato che rafforza la convinzione del cluster che il punto debole della riforma dei porti sia il tavolo nazionale: «In questi anni quella conferenza che sulla carta avrebbe dovuto dare le linee strategiche della portualità italiana, è stata convocata solo 4/5 volte» dice Becce. Troppo poco. Non solo: «E pur apprezzando lo sforzo del ministro Giovannini (il titolare del Mims, ndr), non si può ridurre quel tavolo a una riunione

del ministro con Assoporti» spiega Russo. E su questo fronte sono tutti all'attacco. Anche Raffaella Paita, presidente della commissione Trasporti della Camera, va giù dura: «La conferenza non è mai partita e questo è avvenuto con tutti i governi. Anche con questo - ammette la deputata - Bisogna dare compiutezza a questo disegno della Riforma e non si capisce perché non ci si investa: è vero che Giovannini ha partecipato molto rispetto ai predecessori, ma ancora non vedo questo salto di qualità». Edoardo Rixi, il responsabile trasporti della Lega, mette il mirino sul ministero del mare «o almeno su una struttura di raccordo alla presidenza del Consiglio». La priorità per Rodolfo Giampieri è invece sull'operatività, dove la Riforma è carente: «Pensate a quanto sia difficile fare i dragaggi nei porti». —

