



POSITION PAPER

Novembre 2022

PREMESSA

I porti sono delle realtà infrastrutturali e organizzative complesse, essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema-Italia: connessione con i mercati mondiali, collegamenti interni, sviluppo delle aree più svantaggiate, l’apporto fornito alla realizzazione di un modello di sviluppo sostenibile sotto i profili ambientale, economico e sociale.

Attraverso i porti italiani transitano (imbarchi e sbarchi, dati 2021) oltre 480 milioni di tonnellate di merci; 11,3 milioni di TEUs; 43,3 milioni di passeggeri di cui 13,5 milioni croceristi; 6,3 milioni di unità di carico Ro-Ro.

Le unità di lavoro addette (n° occupati diretti e indotti) nel sistema dei porti nazionali ammontano ad oltre 80.000.

Le imprese terminalistiche e quelle autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali e servizi complementari e accessori a quelle operazioni – in regime di mercato regolato – ferma rimanendo la complessità dei porti di cui si è detto e la molteplicità di soggetti pubblici e privati che concorrono in modo e misura diversa allo svolgimento della “fase portuale”, si caratterizzano, a prescindere dalle loro specialità e dimensioni aziendali, per il ruolo di cerniera tra le diverse modalità di trasporto occupando una posizione centrale e qualificante nei singoli scali marittimi in cui operano, nodi della rete logistica.

Non ci sono imprese portuali senza porti ma non ci sono porti senza imprese.

L'ASSOCIAZIONE

UNIPORT- Unione Nazionale Imprese Portuali – è l'Associazione che aggrega e rappresenta aziende che svolgono nei porti italiani, in regime di autorizzazione ex art. 16 della legge n. 84 del 1994 e s.m. e i. o di concessione ex art. 18 della medesima legge, operazioni portuali (carico, scarico, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale), attività accessorie e complementari a quelle operazioni, altri servizi portuali, gestione di terminal per i traffici crocieristici e passeggeri.

Le aziende aderenti a UNIPORT operano in tutti i segmenti e tipologie di traffico portuale.

Complessivamente occupano oltre 4000 lavoratori con un fatturato di oltre 1miliardo di euro; movimentano circa il 60% dei containers dei nostri porti e rappresentano i principali terminal contenitori, crociere rinfuse e multipurpose.

UNIPORT, ferme rimanendo autonome potestà organizzative ed operative, aderisce a FISE - Federazione Imprese di Servizi.

Dal 2022 UNIPORT ha aderito altresì a Conftrasporto, confederazione di Confcommercio, entrando così a pieno titolo all'interno di una rete di relazioni e di una rappresentanza di associazioni di operatori di tutte le modalità di trasporto (da quella stradale alla ferroviaria alla modalità marittima) e della logistica, consentendo in tal modo di rendere più forte ed efficace la voce e la capacità rappresentativa specifica di UNIPORT all'interno di quella di comparto svolta da Conftrasporto.

Obiettivo statutario e ragion d'essere di UNIPORT è sostenere e promuovere lo sviluppo delle imprese associate favorendo il confronto tra loro e l'aggregazione (ove possibile e di interesse); rappresentare, assistere – e se richiesto - affiancare le imprese associate nei rapporti con le OO.SS. di settore essendo UNIPORT tra le associazioni datoriali stipulanti il CCNL dei lavoratori dei porti; concorrere a creare ogni utile sinergia tra associati ed operatori in genere e ogni altra associazione di operatori/imprese.

Sempre nell'interesse degli associati e del miglior sviluppo dei porti e del sistema logistico, UNIPORT intende altresì tenere un confronto continuo e costruttivo con Istituzioni, Autorità e uffici pubblici nazionali e locali.

In primis questa disponibilità è rivolta all'Amministrazione di settore (Ministero Infrastrutture e Trasporti - MIT), alle sue articolazioni periferiche dirette - le Capitanerie di Porto - ed indirette - le Autorità di Sistema Portuale - AdSP; al neo Ministro del Mare e in misura non inferiore anche ai molteplici uffici centrali e territoriali che hanno ruoli e competenze in materia di porti.

Indispensabile è altresì l'avvio di un confronto con l'Autorità di Regolazione dei Trasporti il cui ruolo è fortemente crescente tenuto conto del dibattito e delle previste evoluzioni in tema di regolamentazione delle concessioni.

UNIPORT non disconosce né sottovaluta il ruolo di ART, anzi da atto che alcuni interventi regolatori possono contribuire a delineare un quadro più certo e favorevole anche per le imprese portuali. Prende altresì atto che le modifiche apportate nel tempo alla norma istitutiva di ART e le più recenti pronunce giurisprudenziali tendenzialmente riducono i margini di possibili contenziosi e, soprattutto, la possibilità di pronunce favorevoli agli operatori.

Ciò nonostante, in considerazione del fatto che le misure di regolazione adottate da ART, particolarmente in tema di porti, hanno avuto ed hanno come primi destinatari le AdSP, e conseguentemente ma in via gradata terminalisti ed imprese portuali, UNIPORT ritiene necessario che il legislatore ne prenda atto conseguentemente sgravando gli operatori dal pagamento dei costi di funzionamento di ART, o in subordine, ne ridimensioni significativamente la quota a carico degli operatori.

PROPOSTE E PROGRAMMA DELL'ASSOCIAZIONE

In un sistema nazionale composto da molti porti aventi caratteristiche funzionali, livelli di traffico, composizione (mix) merceologica e di tipologie di carichi fortemente differenziate, UNIPORT ritiene tale multifunzionalità e differenziazione un valore aggiunto poiché in grado di offrire un supporto imprescindibile allo sviluppo del sistema economico nazionale e settore esso stesso capace di generare ricchezza e occupazione in virtù di un complesso di imprese -piccole, medie e grandi - che operano nei diversi porti all'interno di una cornice normativa - essenzialmente la legge 84 del 1994, come successivamente modificata, e il Codice della Navigazione - che è omogenea ma declinabile ed effettivamente declinata secondo prassi operative e modalità organizzative diversificate.

UNIPORT ritiene essenziale sia garantita quella diversità fondata su un equilibrio di imprese concessionarie per conto proprio o di terzi, di imprese operanti in regime di autorizzazione su banchine "pubbliche" (ovvero non in concessione) con l'aggiunta (ma non necessariamente in tutti i porti) di un unico fornitore di lavoro temporaneo selezionato secondo criteri pubblicitici.

1. Il lavoro

UNIPORT ha tra i suoi primari compiti statuari la tutela degli interessi delle imprese associate con riguardo alle tematiche di natura sindacale e di diritto del lavoro. Su questo fronte è convintamente parte stipulante del CCNL dei lavoratori dei porti e attribuisce al contratto collettivo la funzione di strumento inteso a garantire - al contempo - eque condizioni di competitività tra imprese, qualità del servizio offerto, tutela dei lavoratori, flessibilità connaturata all'andamento non lineare delle attività portuali.

Proprio per la valenza che riconosce al CCNL nella sua interezza, con analoga determinazione, UNIPORT afferma e richiede alla controparte l'esigibilità di tutte le previsioni contrattuali e, a chi è preposto alla verifica della corretta applicazione, che se ne faccia carico.

In coerenza con questa visione UNIPORT è aperta e disponibile al confronto con le altre associazioni datoriali, con le organizzazioni dei lavoratori e con tutti gli enti e uffici pubblici preposti e competenti in materia di formazione, sicurezza e tutela dei lavoratori in ogni sede e consesso, a partire dall'Ente Bilaterale Nazionale Porti - EBN - di cui è parte costitutiva e alle cui attività da' costruttivo apporto. Parimenti si propone di concorrere attivamente al costituendo Fondo finalizzato al sostegno e incentivazione al pensionamento anticipato dei dipendenti delle imprese concessionarie ex art. 18, autorizzate ex art. 16 della legge 84/94 e concessionarie di stazioni marittime passeggeri, con l'obiettivo di creare uno strumento che, mercé l'apporto di professionalità aventi riconosciute capacità tecniche, consentano di valorizzare al meglio le risorse messe in campo a quel fine in misura più rilevante dalle aziende raggiungendo in tal modo un obiettivo di interesse dei lavoratori ma anche delle imprese.

Fermo rimanendo quanto qui detto riguardo la valenza del Fondo, in considerazione delle caratteristiche del lavoro portuale che con riferimento ad alcune figure professionali conserva - pur nel contesto evolutivo - caratteristiche di gravosità non trascurabili, UNIPORT appoggia convintamente ogni azione finalizzata a riconoscere in via normativa le caratteristiche di usuranti a specifiche e chiaramente individuate attività, tanto più tenuto conto che l'incidenza sempre crescente di lavoratori con inabilità parziali in più realtà incidono in modo significativo sull'organizzazione del lavoro delle imprese, sulla capacità del soggetto fornitore di lavoro portuale temporaneo e conseguentemente ancora sull'organizzazione delle imprese, terminalistiche nonché sui costi che ricadono in capo alla collettività in genere per l'aggiuntivo numero di giornate di IMA che ne conseguono.

Ancora in tema di lavoro, UNIPORT non mette in discussione il modello normativamente previsto fondato sulla combinazione/convivenza di imprese concessionarie, autorizzate e un unico fornitore di lavoro portuale. Ritiene però necessario che, da un lato, non si creino le condizioni di impropria concorrenza del soggetto autorizzato alla fornitura - esclusiva - di lavoro portuale temporaneo ex art. 17 rispetto alle imprese autorizzate ex art 16 ed a tal riguardo chiede alle AdSP nei porti da queste amministrati e all'Autorità Marittima negli altri scali, che esercitino un effettivo controllo in proposito.

Per altro verso, ritiene egualmente indispensabile che il soggetto prestatore di lavoro portuale temporaneo, laddove si è ravvisata l'esigenza di istituirlo, nella forma dell'impresa o dell'agenzia: abbia una consistenza organica coerente con gli avviamenti che effettivamente vengono richiesti dalle imprese e terminalisti, considerato il costo dell'Indennità di Mancato Avviamento - IMA - sul bilancio pubblico nonché il difficile clima sociale che può determinare un numero elevato di giornate non lavorate; sia costantemente in grado di fornire figure aventi profili e qualificazioni professionali adeguate agli standard del segmento di attività in cui sono avviate e delle imprese che li richiedono. I terminalisti in particolare, a maggior ragione quelli più strutturati sempre meno hanno necessità di portuali "tradizionali" o "generici".

Per queste esigenze di formazione e aggiornamento professionale UNIPORT evidenzia a tutti quanti interessati che è essenziale una attenta e puntuale applicazione di previsioni già presenti nella legge. In particolare alle AdSP (e alle Autorità marittime nei porti non amministrati dalle prime) UNIPORT chiede che determinino una adeguata consistenza quantitativa e qualitativa degli organici del fornitore di lavoro portuale temporaneo; vigilino con regolarità e adeguata periodicità l'attività formativa e di aggiornamento dei propri organici; adottino e curino l'aggiornamento del Piano di intervento per il lavoro portuale previsto all'art. 8, c. 3-bis della legge 84; monitorino le condizioni di equilibrio del soggetto di cui all'art 17, legge 84/1994 e, nel caso si renda necessario dare corso ad un piano di risanamento, ne verifichino la precisa attuazione.

Per questo scopo UNIPORT ritiene non si possa ignorare, anzi deve essere massimamente valorizzato, l'apporto che può essere dato da un confronto non meramente formale con le imprese che richiedono manodopera portuale temporanea e gli altri stakeholders pubblici.

Tra i diversi argomenti riconducibili nell'alveo del grande tema lavoro, di indubbio rilievo e stringente attualità vi è quello dell'autoproduzione.

La norma che è stata in ultimo (ormai più di due anni fa) introdotta nella legge 84 del 1994 - il comma 4-bis dell'art. 16 - alla luce dei contenziosi prodotti ha dimostrato i suoi limiti applicativi, pertanto UNIPORT ne auspica una rettifica che comunque salvaguardi e auspicabilmente consenta anche uno sviluppo ulteriore dei traffici garantendo sempre e comunque gli interessi e i livelli di attività di tutti i soggetti coinvolti, i livelli occupazionali e la sicurezza.

2. Regolamentazione e costi

In coerenza con lo scopo fondante dell'associazione di sostenere e promuovere lo sviluppo delle imprese associate, operanti in un mercato fortemente e rapidamente evolutivo, di dimensioni sovranazionali, UNIPORT ritiene essenziale si creino e si rafforzino sempre più condizioni di chiarezza, certezza, e semplificazione delle regole e un sistema di costi coerente con le regole di mercato; tutti elementi che appaiono indispensabili per garantire competitività e sviluppo all'intero sistema logistico nazionale - imperniato sui porti - oltreché alle imprese.

2.1 Procedure e costi delle concessioni terminalistiche

Uno dei principali aspetti da rivalutare nell'ottica di rendere più chiaro, certo, semplice ed economico il sistema e - innegabilmente - quello delle concessioni, argomento tra altri oggetto di recenti interventi normativi che prefigurano innovazioni di portata considerevole in tempi non lunghi.

A tal proposito si rammenta, anzitutto, quanto fissato nel nuovo articolo 18 della legge 84 del 1994 come novellato dall'art. 5 della legge 5 agosto 2022, n. 188, ovvero di definire in tempi brevi criteri omogenei e oggettivi finalizzati all'assegnazione e al rinnovo delle concessioni, alla determinazione della loro durata, alle modalità di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario, all'individuazione dei limiti dei canoni concessori, all'individuazione delle modalità intese a garantire la concorrenza, all'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo.

UNIPORT valuta favorevolmente questo intendimento tradotto in previsione di legge, poiché ritiene che, se adeguatamente declinati i criteri indicati dal legislatore nel novellato art. 18 della legge 84, consentiranno di dotare la portualità di strumento idoneo a superare visioni e conseguenti regolamentazioni diverse adottate negli anni dalle Autorità Portuali, prima, e dalle AdSP poi, condizioni talora addirittura diverse tra porti amministrate dalla medesima AdSP a motivo di retaggi antichi e della mancata adozione fino ad ora della regolamentazione delle concessioni terminalistiche (che pur era ab origine prevista).

Pur con questa visione, intesa a dare garanzie e certezze alle imprese - quindi a rendere più "spendibile" e competitivo il sistema dei porti italiani in un mercato non circoscrivibile all'interno di confini nazionali, anzi per sua natura mercato di dimensioni mondiali - UNIPORT ritiene essenziale una regolamentazione

adeguatamente flessibile, tale da non stravolgere modelli organizzativi ed operativi consolidati e funzionanti.

Preliminarmente a questo vi è comunque l'inderogabile necessità di salvaguardare - alle condizioni stabilite - le concessioni e autorizzazioni ad oggi in essere fino alla loro naturale scadenza.

Regole nuove, pur apparentemente più solide in linea teorica o di principio, non possono essere motivo per indurre nuovi e non preventivati oneri/obblighi/vincoli per le imprese o lo strumento per costringere a revisioni di programmi di attività, livelli di risultati attesi, altro.

Con riguardo alle concessioni, peraltro, non si può nascondere la perplessità derivante dalla sovrapposizione/simultaneità dell'avvio della procedura di "call for input" di iniziativa di ART sul documento "Determinazione di metodologie e criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali".

UNIPORT, come detto, non disconosce né sottovaluta il ruolo di ART. Palese è però il rischio per l'intero e complesso mondo della portualità - ma innanzi a tutti per le imprese - che si concretizzi uno scenario in cui all'emanazione da parte del MIT del decreto previsto dal nuovo art. 18, c. 2 della legge di riferimento per la portualità facciano seguito ulteriori (e non possiamo escludere diversi indirizzi e indicazioni regolatorie di ART.

In coerenza con l'esigenza di chiarezza e certezza per le imprese associate, UNIPORT chiede che MIT e ART definiscano i rispettivi ruoli su materia che è delicata perché condizionante la vita di imprese che supportano l'economia dell'intero Paese.

Specifico aspetto dello sfaccettato argomento concessioni è quello della determinazione dei canoni di tali concessioni.

Ribadita l'inderogabile necessità di salvaguardare - alle condizioni stabilite e fino alla loro scadenza - le concessioni e autorizzazioni ad oggi in essere; ferma rimanendo anche l'opportunità di regolamentazione adeguatamente flessibile, neanche appaiono logiche misure unitarie dei canoni talora più che fortemente differenziate tra un porto e l'altro.

Non è intendimento rivendicare l'applicazione di un identico canone unitario a livello nazionale. E' però palesemente debole dal punto di vista logico la differenza significativa tra canoni unitari di porti appartenenti ad un sistema amministrato dalla stessa AdSP, ovvero ad un sistema che per sua natura serve o è potenzialmente

votato a servire il medesimo territorio/bacino di utenza, o tra terminal di un unico sistema aventi medesima funzione.

Considerato che l'ordinamento già prevede un canone di concessione unitario al di sotto del quale nessuna Autorità può scendere, sembra però logico che, laddove si intenda discostarsi da quel minimo adottando (così come fatto dalla gran parte delle AdSP) canoni unitari più elevati, quella decisione venga adottata - previo un confronto (non solo formale ma effettivo ed approfondito) tra la singola AdSP e i terminalisti del singolo sistema portuale - con atti adeguatamente motivati e sulla base di principi oggettivi: caratteristiche tecniche del bene concesso; eventuali oneri posti in carico al concessionario; interventi di valorizzazione del bene concesso che il concessionario si impegna a realizzare; entrate pubbliche diverse dal canone e occupazione (diretta e indiretta) generata.

In tal senso chiediamo che i Ministri competenti emanino linee di indirizzo alle AdSP per i porti da queste amministrati e all'Autorità Marittima per gli altri scali e ne verifichino il rispetto.

2.2 Altri efficientamenti della regolazione.

Per quel che riguarda regolamentazione (e/o costi) la chiarezza, certezza, semplificazione ed economicità, riteniamo debbano essere principi e modalità applicate anche per altri aspetti ed attività proprie della fase portuale.

UNIPORT infatti considera necessario:

- il superamento e la risoluzione di duplicazioni non solo apparenti di compiti che, a seconda delle materie possono riguardare il MIT e ART; AdSP e Autorità Marittima; AdSP e ASL; altro;
- la fissazione di tempi certi di risposta delle Pubbliche amministrazioni, compatibili con istanze provenienti da chi - come le imprese terminalistiche - opera in un contesto di mercato in continua e rapida evoluzione. L'allungamento dei tempi di adozione di atti e scelte dei regolatori può determinare perdite di mercato; rallentamenti degli investimenti;
- rivisitazione del sistema dei controlli non nel senso della deregolamentazione bensì dell'unicità dei momenti delle verifiche e loro velocizzazione adeguando anche, laddove necessario, la consistenza degli organici degli uffici pubblici preposti a quei controlli (Dogana, Polizia di frontiera, uffici sanitari, altro);

- una digitalizzazione effettiva ed efficace delle procedure nel senso della semplificazione. In sintesi, non tanto la riproposizione di nuovi sistemi e procedure uniche; una sorta di “grande fratello” della portualità o della logistica, che si aggiunge o per alcune informazioni duplica altri sistemi (es. quello dell’Agenzia delle Dogane ormai per più procedure già rodato) per di più obbligando le imprese e gli operatori in genere a duplicazioni di adempimenti (es. “caricare” medesime informazioni su più sistemi), addirittura (e sarebbe ancora peggio) imponendo ingiustificati sovra-costi di gestione o per dotarsi di sistemi/piattaforme aggiuntive. Piuttosto si chiede di indirizzarsi verso la creazione di una rete intesa a consentire il dialogo e l’integrazione tra sistemi pubblici a finalità diversificate e sistemi aziendali contenenti informazioni delicate, se non addirittura sensibili, che costituiscono spesso un patrimonio aziendale, il tutto privilegiando un approccio “once”;
- l’individuazione di principi omogenei (che pur non ignorino le oggettive differenze tra un porto e l’altro) da parte delle diverse AdSP per la regolazione e determinazione dei canoni, diritti e simili diversi dai canoni di concessione. Anche qui non pensiamo si debba ignorare il fatto che a seconda di dove prodotto/offerto il medesimo servizio può avere costi diversi. Ma anche in questo caso non sempre appare chiaro in base a quali principi stesse attività vedono modelli di regolazione (e conseguentemente tariffe o soggetti passivi) diversi tra un porto e l’altro, e questo appare ancor più illogico se si tratta di servizi aventi caratteristiche tipiche di servizio di interesse generale del porto (se non addirittura di servizio di interesse generale tout court).

3. Le infrastrutture portuali e di rete

UNIPORT guarda con grande interesse ai molti progetti che è previsto si realizzino in tempi rapidi (entro il 2025-2026) avvalendosi delle risorse del PNRR e del PNC. Solo auspica il rispetto di quella tempistica e ulteriori interventi di semplificazione e velocizzazione qualora emergessero criticità di sistema che facessero presagire ritardi o rallentamenti.

Una particolare attenzione per quel che riguarda la semplificazione in funzione della velocizzazione per l’efficienza del sistema dei porti riteniamo debba essere riservata agli interventi di dragaggio (manutentivo e non solo manutentivo). Si tratta di aspetto che negli ultimi anni è già stato oggetto di interventi normativi; non diamo

nessun giudizio su quelli, solo prendiamo atto che a tutt'oggi alcuni importanti progetti di escavo stanno subendo ritardi rilevanti e che, anche prescindendo da episodi specifici non si può correre il rischio che per ritardi anche di semplici interventi di dragaggio manutentivo, porti (ed imprese) perdano flussi di traffico e opportunità di lavoro. In particolare se questo avviene a vantaggio di scali e imprese di altri Paesi.

UNIPORT, nella considerazione che le imprese terminalistiche e gli operatori portuali in genere operano in un contesto che è per antonomasia ambito in cui si realizza il cambio di modalità di trasporto e che un porto moderno è nodo di una rete logistica, sostiene convintamente un efficiente e rapido sviluppo di connessioni tra i porti, le grandi direttrici stradali e - soprattutto - ferroviarie, le connessioni con i centri interportuali, ben consapevole che queste sono tra le condizioni necessarie per l'ampliamento del bacino di riferimento di ogni porto e dei relativi operatori.

In coerenza con l'importanza che si riconosce alle connessioni dei porti con le reti (e con la rete ferroviaria soprattutto) ravvisiamo di massima importanza in funzione dell'auspicata evoluzione del sistema logistico italiano a vera piattaforma - da un lato (verso sud) proiettata al centro del Mediterraneo, e dall'altro (a nord) "ancorata" e proiettata verso aree industriali e di consumo anche al di là delle Alpi - evidenziare la necessità che vengano riviste, in tempi brevi, le priorità degli interventi del gestore della rete ferroviaria in funzione dell'esigenza, duplice e non graduabile dal punto di vista temporale, di: colmare il deficit (in alcuni casi addirittura la totale assenza) dei collegamenti ferroviari dei porti del Mezzogiorno; adeguare le connessioni dei porti più prossimi alle aree dell'Europa centrale e orientale, offrendo così a tutte le componenti del sistema logistico analoghi livelli di connessione e la possibilità di dispiegare al meglio tutte le loro potenzialità.

Tutto questo anche in coerenza con l'obiettivo di portare a compimento il processo di creazione delle ZES e ZLS secondo la visione voluta dal legislatore di ambiti non necessariamente all'interno dei porti ma in ogni caso imperniati su un porto, quindi adeguatamente connessi ad esso.

Parimenti riteniamo essenziale che, nel contesto di un disegno pianificatorio di pertinenza proprio dell'AdSP da realizzarsi in sinergica collaborazione con le amministrazioni locali, si programmi e realizzi tempestivamente una rete di collegamenti locali idonei a superare le interferenze e sovrapposizioni - reciprocamente penalizzanti - tra traffici di merci/persone in accesso/uscita al/dal porto con la mobilità delle aree urbane circostanti i porti.

Accanto all'aspetto infrastrutturale, UNIPORT annette grande importanza, per quel che riguarda le connessioni ferroviarie, all'aspetto della gestione del servizio. Pertanto auspica che, laddove necessario, vengano selezionati gestori del servizio di manovra secondo criteri oggettivi privilegiando il mix ottimale qualità-prezzo.

4. L'ambiente

UNIPORT guarda con favore alle misure intese a tutelare l'ambiente complessivamente inteso (matrici acqua, aria suolo) tenuto conto che in tal modo si rende possibile e si facilita la percezione positiva e il valore aggiunto che le realtà portuali forniscono al territorio in cui sono inserite, così contribuendo a superare un approccio c.d. "NIMBY" in alcuni territori.

UNIPORT guarda però alla tutela dell'ambiente non in una logica meramente vincolistico-conservativa bensì nell'ottica, ben più attuale/evoluta, della sostenibilità, ovvero di un percorso progressivo finalizzato a raggiungere modelli operativi, organizzativi, strutturali e +infrastrutturali in grado di accrescere in un ragionevole arco temporale la migliore combinazione di sviluppo economico, tutela delle risorse naturali e delle persone

A questo riguardo si chiede pertanto al decisore pubblico di adottare scelte coerenti con questa visione e con le insopprimibili necessità di equilibri di impresa privilegiando politiche incentivanti che tengano altresì conto, ancora una volta, delle dimensioni globali dei traffici marittimi.

5. Revisione dell'ordinamento portuale

UNIPORT prende atto che si è avviato il dibattito riguardo la modifica della natura giuridica e dei compiti delle AdSP.

Considerato il rilievo e l'estrema delicatezza del tema - ancora oggetto di approfondimento all'interno dell'associazione - riteniamo essenziale che qualsiasi scelta il Governo e il Parlamento riterranno adottare, sia fatta a valle di un confronto approfondito con i diversi portatori di interesse - in primis operatori e terminalisti portuali - la cui esigenza è anzitutto quella di traguardare un modello di soggetto

con capacità di agire e dare risposte nei tempi del mercato e di un mercato particolarmente e velocemente evolutivo di dimensioni globali, qual è quello della logistica marittimo portuale, anche prevedendo un ordinamento “speciale” che consenta di effettivamente superare logiche e modalità di azione con inattuale impronta burocratica.

Comunque UNIPORT auspica che tale confronto non rallenti (come purtroppo avvenuto in analoghe precedenti occasioni) la corrente attività delle AdSP e in particolare la realizzazione degli interventi di adeguamento infrastrutturale dei porti e gli altri sulla rete logistica, a partire da quelli finanziati a valere sul PNRR-PNC.

In secondo ordine, pur non valutando con sfavore - anzi - una evoluzione degli enti di amministrazione verso un modello di società pubblica, ritiene che questo eventuale nuovo modello non deve costituire la premessa per trasformare il soggetto autoritativo e regolatore in un concorrente (in posizione comunque sovraordinata e quindi di vantaggio) rispetto alle imprese (regolate) operanti in regime di mercato.

LE URGENZE

Gli scenari attuali, che hanno visto dopo un biennio segnato dall'emergenza pandemica di portata mondiale - durante la quale comunque i porti e le imprese hanno garantito la funzionalità della catena logistica - la crisi russo-ucraina, ovvero un avvenimento che pur se di portata geograficamente più limitata ha determinato effetti parimenti globali e la modifica delle aspettative e dei principali indicatori economici dell'intera Europa (e non solo), oltre al blocco di intere filiere logistiche per singoli porti nazionali e distretti produttivi che gravitano su quei porti, fermi rimanendo gli obiettivi di sistema di cui si è detto, rendono indispensabile affrontare con assoluta urgenza gli effetti indotti da queste emergenze.

- In primis, stante il fatto che l'operatività portuale in genere (e talune tipologie di carichi in particolare) ha caratteristiche marcatamente energivore, si ritengono essenziali interventi specifici, in aggiunta alle misure di carattere generale fin qui adottate, intesi ad alleggerire terminal e operatori da sovra-costi energetici imprevedibili e spropositati che ben difficilmente è ipotizzabile ribaltare sulla merce o sui caricatori.
- Non meno urgente è prevedere, per ora almeno relativamente al triennio 2023-2025, se non una riduzione almeno una sterilizzazione dell'indicizzazione annuale dei canoni di concessione demaniali. Appare del tutto improponibile anche solo immaginare, dopo un incremento per l'anno 2022 di più dell'8%, aumenti che dato il tasso di inflazione atteso potrebbero essere analoghi a quello.
- Parimenti non rinviabile è l'apertura di un confronto in conseguenza delle ultime disposizioni in tema di tassazione delle AdSP introdotte con l'art. 4-bis della legge 108 del 2022 (conversione del decreto-legge 68/2022). In proposito UNIPORT auspica preliminarmente che le nuove previsioni normative siano tali da consentire il superamento e la definitiva chiusura di un "conflitto" con l'UE.

Ma soprattutto UNIPORT ritiene essenziale che una misura intesa ad adeguare il trattamento fiscale delle AdSP ai principi e prassi adottate in altri Stati dell'UE non costituisca la premessa per un incremento del costo della nostra portualità.

Considerato che il menzionato art. 4-bis reca la previsione di un decreto per la determinazione dei limiti minimi e massimi delle tasse di ancoraggio e portuale e di quella per il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio delle attività di impresa nonché della destinazione che le Autorità dovranno dare a quelle voci di entrata, UNIPORT ritiene indispensabile che: ogni innovazione su aspetti tanto delicati in quanto concorrono a determinare il "costo del porto", non modifichino in senso peggiorativo le condizioni di competitività di terminalisti ed imprese autorizzate già esposte alla concorrenza di scali e operatori non italiani e, in più segmenti di traffico, anche di operatori non europei aventi struttura dei costi neanche confrontabile con quella dell'Italia; le voci su cui finalizzare quelle entrate vengano determinate in modo chiaro e opportunamente circostanziato, ad evitare che, a motivo di interpretazioni o applicazioni difformi tra un porto e l'altro, si creino situazioni di disparità tra operatori, in definitiva alterando le condizioni di competitività; vi sia una effettiva vigilanza sull'omogenea applicazione della norma.