



**Contributo scritto di UNIPORT su**

*Atto Senato n. 854, conversione in legge del decreto legge 10 agosto 2023, n. 104*

## **Presentazione di UNIPORT**

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.

Aziende aderenti a UNIPORT operano tanto nei maggiori scali marittimi nazionali quanto in porti medio-piccoli; sono distribuite su tutti i versanti del territorio costiero, tanto a nord quanto a sud, ed a servizio di tutti i segmenti e tipologie di traffico portuale, dai contenitori ai Ro-Ro, dalle rinfuse ai carichi c.d. eccezionali; linee nazionali, di short sea shipping e traffici oceanici nonché (come detto) traffici passeggeri, crocieristi in particolare. Tra i nostri associati annoveriamo infatti stazioni marittime di primario livello ma anche imprese medio piccole e i maggiori terminal containers; in particolare il maggior terminal di transhipment (MCT di Gioia Tauro) ma anche grandi terminali a servizio di flussi merceologici a prevalente destinazione/provenienza aree a terra nazionali ed extra nazionali. Solo esemplificativamente si possono citare i terminal di Livorno, Napoli e Trieste.

In sintesi, la compagine associativa di UNIPORT è un efficace spaccato della portualità nazionale, composta infatti da molti porti diversi tra loro per dimensioni, volumi e tipologie di traffici prevalenti.

L'insieme delle imprese aderenti alla nostra associazione occupano direttamente circa 4000 lavoratori dipendenti, ma attivano un'occupazione ben maggiore in considerazione della domanda di lavoro portuale temporaneo e per altri servizi (es. manutenzioni, altre attività tecniche, ecc.) generata; producono un fatturato complessivamente di circa 640 milioni di cui oltre 400 milioni di fatturato specificamente riferito ad operazioni portuali e attività complementari e accessorie a quelle; sono state in grado anche nei più difficili periodi (vedasi tutta la fase dell'emergenza COVID) di garantire il servizio a favore del Paese; ha investito ed investe considerevoli risorse al fine di salvaguardare e migliorare la capacità

competitiva dei porti, snodi centrali del sistema logistico dell'Italia e del versante mediterraneo europeo.

UNIPORT è parte stipulante, in rappresentanza delle imprese aderenti, del CCNL dei lavoratori dei porti; è aderente a Confraspporto, confederazione di Confcommercio, ovvero 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.

UNIPORT ispira la propria azione ad uno spirito di costruttivo e propositivo confronto con le istituzioni unionali, le amministrazioni nazionali e del territorio, le altre rappresentanze del settore, le organizzazioni dei lavoratori.

## **Considerazioni riguardo il decreto-legge 10 agosto 2023, n. 104**

Il decreto legge in parola, pur riguardando una molteplicità di materie, non contiene alcuna previsione specificamente riferita alle imprese terminalistiche o che svolgono operazioni portuali o il servizio di stazione marittima passeggeri, tutte tipologie di imprese che UNIPORT – Unione Nazionale Imprese Portuali – annovera tra i suoi associati.

Tra le molteplici norme ve ne sono alcune:

1. di interesse del settore logistico in genere;
2. riguardanti specifica categoria di operatori del settore marittimo portuale;
3. riferite ad operatori della logistica terrestre coinvolti anche nell'operatività portuale.

Agli interventi indicati al n. 1. è riconducibile l'art. 18, norma che, in ragione della finalizzazione alla sollecita realizzazione di infrastrutture logistiche con forte potenzialità sinergiche con la logistica portuale e la capacità di ampliamento dei retroterra e dei bacini di utenza di porti e terminal, si valuta favorevolmente e di interesse.

Tipologia di norma di cui al n. 2. è l'art. 15 – Disposizioni urgenti in materia di ormeggio. La finalizzazione di detto articolo di introdurre una regolamentazione aggiornata ed uniforme di un servizio, l'ormeggio, comunque significativo in via derivata anche per la sicurezza delle operazioni portuali (oltreché per la nave e il porto in genere) è sicuramente condivisibile. Solo si ravviserebbe utile completare la prevista nuova regolamentazione prevedendo altresì l'obbligo di consultazione anche delle rappresentanze delle imprese e terminalisti portuali per quanto attiene l'organizzazione e le tariffe del servizio di ormeggio in ciascun porto.

Pur avendo ben presente che l'organizzazione del servizio di ormeggio (e le relative tariffe) sono in via primaria di interesse (ed a carico) della nave che richiede il servizio medesimo, è però evidente che la tariffa è componente del complessivo costo della nave in porto e la sua organizzazione concorre a determinare il livello di efficienza di un porto. Pertanto si tratta di aspetto di interesse per imprese e terminalisti portuali che operano in regime di concorrenza su mercato altamente

competitivo, di dimensioni anche sovranazionali per quel che riguarda talune tipologie di traffici.

Alla terza tipologia di norme - riferite ad operatori della logistica terrestre coinvolti anche nell'operatività portuale – appartiene l'art. 20 – Disposizioni urgenti in materia di autotrasporto – che abolisce l'obbligo di contribuzione degli autotrasportatori ad ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Pur preso atto con favore di una misura che va nel senso di accogliere aspettative di categoria di imprese, rispetto alla quale pertanto non si ha alcuna riserva - anzi - al riguardo non si può fare a meno di osservare che le motivazioni che supportano questa previsione, dettagliatamente esposte nelle relazioni che accompagnano il disegno di legge di conversione del decreto (funzioni di ART rispetto a quell'attività svolte oggi dal MIT; congiuntura non favorevole per l'attività; gravosi sovraccosti energetici; ecc.), di fatto sono nella totalità ripetibili anche per il comparto delle imprese portuali e terminalistiche rappresentate in UNIPORT.

Solo esemplificativamente si rammenta:

- Compiti di vigilanza sulle concessioni in capo alle Autorità di Sistema Portuali/Autorità concedenti e al MIT;
- Andamento dei volumi trattati quasi ovunque non positivi;
- Costi energetici aumentati tra il 110 e il 130%;
- Canoni concessori incrementati negli ultimi due anni di oltre il 35%;
- Costi dell'equipment cresciuti di circa l'80% con tempi di consegna quasi raddoppiati.

In aggiunta si considera che, a ben vedere, le misure di regolazione fin qui poste in essere da ART per ciò che concerne il settore portuale, più che aver avuto quali destinatari/beneficiari operatori e imprese portuali sono state indicazioni regolatorie riferite alle Autorità concedenti (in primis le Autorità di sistema Portuale) sicché non del tutto logico appare l'onere del pagamento del contributo fin qui sopportato dalle imprese portuali.

Pertanto, pur tenuto conto dell'avviso al riguardo di ART (manifestato proprio da ultimo nella relazione annuale 2023) si ritiene che per motivi di ragionevolezza ed equità anche le imprese portuali e terminalistiche dovrebbero essere esonerate dalla contribuzione ad ART.

-----

Quanto incidentalmente detto in precedenza riguardo l'incremento dei canoni concessori letto in parallelo con un "considerato" del decreto legge 104 del 2023 di cui trattasi supporta ulteriori considerazioni

Si esplicita.

Il 6° "considerata" del Decreto letteralmente cita "la necessità ed urgenza .... di intervenire in relazione all'individuazione della base di calcolo per aggiornamento annuale dei canoni di concessione da applicare ai concessionari delle aree gestite dalle Autorità di Sistema Portuale". A fronte di tale presa d'atto però, che farebbe intuire l'intendimento del Governo di voler intervenire sul criterio di adeguamento annuale dei canoni per le concessioni terminalistiche, oggi oggettivamente anomalo, penalizzante e negli ultimi anni fortemente oneroso per le imprese, il decreto non contiene alcuna misura intesa a correggere il citato criterio. Misura invece necessaria e coerente con le finalità di urgente tutela dell'attività delle imprese portuali che presidiano un settore strategico per l'economia del Paese e per il sistema sociale.

Al tema concessioni demaniali marittime solo è dedicata nell'art.15 del decreto legge in parola (di cui prima si è trattato) la parte conclusiva laddove si dice che la disciplina nuova riguardante il servizio di ormeggio è "ferma restando le disposizioni di cui al decreto adottato ai sensi dell'art. 18, c. 2, della legge 28.1.1994, n. 84", ossia fermo rimanendo il Regolamento per il rilascio delle concessioni che, per motivazioni ampiamente manifestate da tutte le rappresentanze dei terminalisti e non solo (anche dalle rappresentanze degli armatori) necessiterebbe non marginali modifiche.

Si ravvisa quindi anche necessario espungere la parte dell'articolo 15 sopra trascritta tra virgolette.

13 settembre 2023