

**AUDIZIONE INNANZI L'8ª COMMISSIONE AMBIENTE, TRANSIZIONE ECOLOGICA,
ENERGIA, LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI, INNOVAZIONE TECNOLOGICA
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA SUL D.D.L. A.S. n. 673 "MODIFICHE AL CODICE
DELLA NAVIGAZIONE E ALTRE DISPOSIZIONI IN MATERIA DI ORDINAMENTO
AMMINISTRATIVO DELLA NAVIGAZIONE E DEL LAVORO MARITTIMO"**

12 dicembre 2023

Premesse

Rivolti anzitutto i doverosi ringraziamenti alla 8^a Commissione permanente del Senato della Repubblica per aver invitato in audizione la scrivente UNIPORT - Unione Nazionale Imprese Portuali - procediamo di seguito con una presentazione sintetica dell'associazione e con talune considerazioni riguardanti il disegno di legge con riguardo al quale siamo chiamati in audizione, riservandoci di far avere a codesta spettabile Commissione ed a tutti i suoi componenti, per quanto possibile, ogni ulteriore elemento riterranno volerli chiedere.

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 terminal nei porti di Genova, Livorno, Napoli, Venezia, Trieste ed altri.

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 Confrtrasporto, 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.

Il d.d.l. A.S. n. 673

Il disegno di legge in parola, come ben si evince anche a veloce esame trova le sue motivazioni nella vetustà della norma che regola l'attività di navigazione e gli adempimenti amministrativi per l'esercizio di quell'attività (il Codice della Navigazione ha ormai superato gli 80 anni e il relativo Regolamento, per la parte marittima, ha oltre 70 anni); nell'evoluzione intervenuta nel lungo lasso di tempo (anzitutto la vera e propria rivoluzione frutto dell'affermazione delle tecnologie digitali); conseguentemente nella necessità di semplificazione e velocizzazione di ogni attività umana, in primis l'attività di navigazione che, per sua natura, ha dimensioni sovranazionali sicché anche gli operatori di un Paese si trovano in situazioni di svantaggio competitivo se gravati da oneri, anche solo procedurali, maggiori di quelli di operatori di altri Paesi.

La semplificazione delle procedure di imbarco/sbarco; della stipula delle convenzioni di arruolamento; delle modalità di tenuta di documenti della nave e dell'attività di navigazione; degli adempimenti in caso di dismissione della bandiera nazionale; di visite, controlli e ispezioni, sono perfettamente coerenti, a nostro avviso, con le considerazioni sopra svolte.

Parimenti coerenti appaiono la previsione della creazione di un'anagrafe digitale unica della gente di mare. Proposta di valenza sociale e di coordinamento anche con le previsioni di accordi collettivi è quella riguardante la possibilità di corrispondere anticipi della retribuzione ai marittimi.

Considerazioni

Da quanto fin qui detto è ben evidente come nessuna delle previsioni del d.d.l. in parola ha tra i suoi destinatari gli operatori terminalisti, loro attività o dipendenti.

Ciò non significa, però, un disinteresse di UNIPORT, che come detto associa terminalisti ed imprese che svolgono operazioni portuali e/o servizi complementari ed accessori a quelle operazioni, che anzi guarda con favore ad ogni previsione di semplificazione e ammodernamento di norme e procedure di tutti i segmenti della complessa e articolata rete logistica della quale i porti marittimi costituiscono i nodi e le navi, i mezzi di trasporto con i quali prioritariamente si interfacciano e servono.

Invero anche le attività delle imprese portuali e dei terminalisti necessitano di interventi tesi a semplificare, razionalizzare ed ammodernare diverse regole che presidiano le loro attività. I principali adeguamenti dovrebbero riguardare però non tanto il Codice della Navigazione ma anzitutto la legge n. 84 del 1994 e s.m. e i. e in conseguenza delle scelte di modifica di questa legge apportare coerenti modifiche al Codice.

Orbene, in tema di revisione/adeguamento della legislazione in materia portuale è da mesi avviato un dibattito che ha visto intervenire esperti, rappresentanti di categorie economiche, esponenti politici. L'argomento è stato anche oggetto di diverse Risoluzioni presentate alla competente Commissione permanente della Camera di Deputati e di un ciclo di audizioni svolto dalla stessa Commissione cui pure UNIPORT è stata invitata. A ciò si aggiunge l'intendimento espressamente manifestato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Vice Ministro di presentare a breve un disegno di riforma della legislazione portuale - si auspica a valle di un confronto con le rappresentanze degli stakeholder di settore.

Si tratta di un processo - il quale a nostro avviso (ma non solo) dovrebbe riguardare la semplificazione di processi quali la pianificazione, programmazione e realizzazione delle opere portuali e - in particolare - dei dragaggi; il rilascio delle concessioni terminalistiche - non riassumibile in pochi emendamenti ad un disegno di legge pur analogo per materia che subirebbe solo il negativo impatto di un prolungamento dei tempi di perfezionamento, non vantaggioso per l'attività di un segmento di attività - la navigazione - complementare alle attività terminalistiche e componente essenziale del sistema logistico integrato nazionale.