

**Indagine conoscitiva della Commissione attività produttive della Camera dei Deputati (X Commissione) sul Made in Italy: valorizzazione e sviluppo dell'impresa italiana nei suoi diversi ambiti produttivi.**

**Contributo scritto di UNIPORT – Unione Nazionale Imprese Portuali**

**Febbraio 2023**

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.

Le oltre 30 aziende nostre associate, distribuite su tutti i versanti marittimi del nostro Paese, a nord e a sud, complessivamente occupano più di 4000 lavoratori con un fatturato di oltre 1 miliardo di euro; movimentano circa 60-65% dei containers dei nostri porti e rappresentano i principali terminal contenitori, crociere rinfuse e multipurpose.

-----

In uno scenario globale nel quale, secondo i dati dell'UNCTAD, circa l'80% del volume del commercio internazionale di merci è trasportato per via marittima; in un contesto continentale che vede il sistema economico italiano al secondo posto in Europa per livello di produzione industriale; il Mediterraneo quale area crocieristica di rilievo mondiale e l'Italia quale destinazione turistica primaria e di assoluta eccellenza, è ben evidente il rilievo strategico dei porti e del sistema di imprese che vi operano a servizio del "prodotto Italia".

In altri termini può dirsi che è innegabile come i porti - realtà infrastrutturali e organizzative complesse – sono essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema-Italia giacché, per di più in un Paese carente di materie prime – assicurano l’approvvigionamento di quelle (l’import), la connessione con i mercati mondiali (l’export) oltre a rappresentare la base per una crocieristica che ante pandemia COVID totalizzava oltre 11 milioni di passeggeri in transito o in partenza, distribuiti tra una rete di porti che quasi non ha pari nell’area geografica di riferimento, e i collegamenti con le più suggestive destinazioni turistiche delle diverse isole maggiori e minori.

Solo per citare dati numerici esatti, si rammenta che attraverso i porti marittimi italiani, nell’anno 2021 (quando ancora non si era completato il “recupero” delle attività e dei volumi pre-pandemia) attraverso i porti italiani sono transitate (imbarchi e sbarchi, dati 2021) oltre 480 milioni di tonnellate di merci, di cui oltre 230 provenienti/destinate da/a porti. In allegato le tavole statistiche relative dalle quali anche si evincono le tipologie merceologiche strategiche oggetto di quei flussi merceologici

Tutto ciò, ferma rimanendo la complessità dei porti e la molteplicità di soggetti pubblici e privati che concorrono in modo e misura diversa allo svolgimento della “fase portuale”, è reso possibile dalle imprese terminalistiche e quelle autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali e servizi complementari e accessori a quelle operazioni – in regime di mercato regolato – imprese che, a prescindere dalle loro specialità e dimensioni aziendali, fungono da cerniera tra le diverse modalità di trasporto occupando una posizione centrale e qualificante in una rete logistica di chi sono nodi.

Con queste premesse riteniamo essenziale ogni azione intesa a garantire la capacità competitiva di quel sistema di imprese sul fronte dei costi, su quello della semplificazione e della certezza delle regole nonché l’adeguatezza delle infrastrutture su cui quelle imprese operano e che utilizzano per offrire al mercato il loro servizio.

Per quanto riguarda i costi, riteniamo necessario intervenire introducendo un sistema di regole che eviti 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, e questo anche mediante la revisione assolutamente urgente delle modalità di indicizzazione dei canoni di concessione.

Per quel che riguarda regolamentazione UNIPORT 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.

Venendo all'aspetto della qualità dell'infrastruttura che le imprese utilizzano (in regime di concessione o autorizzazione), 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.