



**Audizione innanzi alla IX Commissione**

**Camera dei Deputati**

**Progetto di legge A.C. 703**

**Legge quadro in materia di interporti**

**18 maggio 2023**

## **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 Conftrasporto, 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.

## **Premesse**

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. In un'economia industriale (Italia secondo Paese industriale dell'Europa) caratterizzata dalla carenza di materie prime con una struttura del territorio caratterizzata anche da aree insulari, quanto detto è ben palese.

Attraverso i porti italiani transitano (imbarchi e sbarchi, dati 2022) oltre 490 milioni di tonnellate di merci; 11,5 milioni di TEUs; 6,4 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, 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, che sono nodi di una rete logistica sempre più articolata e complessa, ma anche di una rete che, per consentire a quelle imprese di aumentare la propria capacità competitiva deve essere tale di distribuire le merci sbarcate e attrarre quelle destinate all'imbarco su e da territori sempre più vasti. In definitiva, devono poter ampliare il proprio retroterra.

## **Considerazioni**

Partendo dalle premesse sopra tracciate UNIPORT sostiene convintamente un efficiente e rapido sviluppo di connessioni tra i porti, le grandi direttrici stradali e - soprattutto - ferroviarie, nonché le connessioni con i nodi interportuali, ben consapevole che questi, pur se direttamente serventi le sole modalità di trasporto terrestri, ove opportunamente collegati con i porti (e i terminal portuali) concorrono in modo sinergico all'ampliamento del bacino di riferimento di ogni porto e dei relativi operatori.

Pertanto UNIPORT valuta favorevolmente, in linea di principio, l'intendimento e l'obiettivo della Proposta di legge in parola di una modernizzazione della normativa di riferimento in tema di interporti.

In particolare sono apprezzabili le finalità, rispondenti a logiche di razionalizzazione; incremento dell'efficienza; miglior interconnessione tra le diverse reti modali e - soprattutto - il requisito di necessario collegamento con un porto sottostante la definizione stessa di interporto.

Parimenti positivo appare la previsione di coinvolgimento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale dei territori interessati nell'ipotizzato Comitato Nazionale per l'intermodalità e la Logistica nonché di rappresentanti delle imprese di logistica, pur se si riterrebbe utile espressamente prevedere anche una rappresentanza delle imprese logistiche (ovvero degli operatori portuali terminalisti) operanti nel sistema portuale del territorio dell'interporto.

Fermo rimanendo quanto fin qui detto, è però evidente che nella logica un compiuto sviluppo di una efficiente rete logistica imperniata sui porti e gli interporti, non è solo necessario che questi ultimi siano collegati con le reti stradali e ferroviarie ma anche che si realizzino, laddove inadeguati o mancanti, quei collegamenti (soprattutto ferroviari) con i porti e i relativi terminal; si dia continuità alle opportune misure intese ad incentivare l'utilizzo dell'intermodalità, si proceda velocemente alla realizzazione delle ZES e delle ZLS in un quadro di programmazione integrata tra queste, i porti e gli interporti.