

UNIPOINT
I PUNTI DELL'AGENDA DI LAVORO 2024

Riforma dell'ordinamento portuale, revisione di canoni di concessione, nuova tassazione Ets, riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti, promozione dell'integrazione del trasporto marittimo-ferroviario, cold ironing. Questi sono alcuni dei temi e delle proposte inserite nella "Agenda di lavoro 2024" presentata alle istituzioni da Unipoint, l'Associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende con oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro, nel corso dell'evento dal titolo «Il futuro della portualità italiana - Bilancio di fine anno e nuove sfide», promosso a Roma. L'incontro ha messo a confronto il cluster degli operatori con media e istituzioni e ha consentito al Presidente Pasquale Legora de Feo di fare un bilancio del 2023 con i successi centrati dall'Associazione e le sfide che la attendono nel prossimo anno.

©RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:7%

“Per una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti”

7 dicembre 2023 – Riforma dell’ordinamento portuale, revisione di canoni di concessione, nuova tassazione ETS, riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti. Questi sono alcuni dei temi e delle proposte inserite nell’“Agenda di lavoro 2024” presentata alle istituzioni da UNIPORT, l’Associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende con oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro, nel corso dell’evento dal titolo “Il futuro della portualità italiana – Bilancio di fine anno e nuove sfide”, promosso a Roma.

L’incontro ha messo a confronto il cluster degli operatori con media e istituzioni e ha consentito al Presidente Pasquale Legora de Feo di fare un bilancio del 2023 con i successi centrati dall’Associazione e le sfide che la attendono nel prossimo anno. Il meeting ha visto gli interventi di numerosi esponenti governativi: Sebastiano Musumeci – Ministro del Mare e della Protezione Civile, Orazio Schillaci – Ministro per la Salute, Edoardo Rixi – Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Il Presidente Legora ha ringraziato i rappresentanti del Governo per quanto fatto negli ultimi 12 mesi per il mondo dei porti e ha poi illustrato le sfide ancora aperte per il settore, avanzando 6 proposte, alcune delle quali già rappresentate negli scorsi mesi all’Esecutivo, per promuovere una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti:

Rettificare le regole in tema di ETS nel senso della tutela dei traffici (e dei terminal) dell’UE che svolgono attività di transhipment e della non penalizzazione dei traffici del tipo Autostrade del Mare. Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali.

Rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione demaniali marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di equità ed omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali.

Promuovere l’integrazione del trasporto marittimo-ferroviario, anche con una rivisitazione delle priorità di investimento del gestore dell’infrastruttura ferroviaria.

Congelare l'entrata in vigore del Regolamento per il rilascio delle concessioni, per rivedere le relative linee guida nella direzione di una maggiore chiarezza.

In tema di dotazione di porti e terminal di impianti e servizi per l'erogazione di energia elettrica alle navi da terra (cold ironing) è necessario definire modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese.

Inserire alcuni profili professionali del lavoro portuale nella categoria dei "lavori usuranti".



Messaggero Marittimo .it

Intervista al Presidente Pasquale Legora de Feo:
<https://www.messaggeromarittimo.it/proposte-uniport-futuro-portualita-nazionale/>





Riforma dell'ordinamento portuale, revisione di canoni di concessione, nuova tassazione ETS, riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti. Questi sono alcuni dei temi e delle proposte inserite nell'“**Agenda di lavoro 2024**” presentata alle istituzioni da UNIPORT nel corso dell'evento dal titolo “**Il futuro della portualità italiana – Bilancio di fine anno e nuove sfide**”, promosso a Roma in questi giorni. L'incontro ha messo a confronto il cluster degli operatori con media e istituzioni e ha consentito al Presidente Pasquale Legora de Feo di fare un bilancio del 2023 con i successi centrati dall'Associazione e le sfide che la attendono nel prossimo anno.

Il meeting ha visto gli interventi di numerosi esponenti governativi: *Sebastiano Musumeci – Ministro del Mare e della Protezione Civile, Orazio Schillaci – Ministro per la Salute, Edoardo Rixi – Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Salvatore Deidda - Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.*

Il Presidente Legora ha ringraziato i rappresentanti del Governo per quanto fatto negli ultimi 12 mesi per il mondo dei porti e ha poi illustrato le sfide ancora aperte per il settore, **avanzando 6 proposte**, alcune delle quali già rappresentate negli scorsi mesi all'Esecutivo, per promuovere una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti:

1. Rettificare le regole in tema di ETS nel senso della tutela dei traffici (e dei terminal) dell'UE che svolgono attività di transhipment e della non penalizzazione dei traffici del tipo Autostrade del Mare. Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali.

2. Rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione demaniali marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di

equità ed omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali.

3. Promuovere l'integrazione del trasporto marittimo-ferroviario, anche con una rivisitazione delle priorità di investimento del gestore dell'infrastruttura, ferroviaria nonché con misure intese a contenere il costo della manovra ferroviaria in porto (in particolare rispetto ai maggiori scali marittimi nord europei).

4. Congelare l'entrata in vigore del Regolamento per il rilascio delle concessioni, per rivedere le relative linee guida nella direzione di una maggiore chiarezza, omogeneità delle modalità di applicazione tra porto e porto (talora anche tra porti all'interno della circoscrizione di una singola Autorità di Sistema Portuale), semplificazione procedurale.

5. In tema di dotazione di porti e terminal di impianti e servizi per l'erogazione di energia elettrica alle navi da terra (cold ironing) è necessario definire modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese, affinché si possa fornire nei tempi previsti il servizio alle navi, ma senza gravare l'operatore portuale di oneri e responsabilità non sue.

6. Inserire alcuni profili professionali del lavoro portuale nella categoria dei "lavori usuranti".

Il **Presidente Legora** ha evidenziato alle istituzioni come: *"I porti sono oggi essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema Italia, per il loro ruolo strategico nell'approvvigionamento di materie e risorse non presenti sul nostro territorio e per le connessioni con i mercati mondiali, oltre a rappresentare la base di una crocieristica che, ante pandemia, totalizzava oltre 11 milioni di passeggeri in transito in partenza. Per garantire un adeguato supporto allo sviluppo del Paese, il nostro settore ha bisogno oggi di una visione sistemica delle politiche portuali, una piena integrazione di questi hub con la rete logistica terrestre, una semplificazione dell'iter per la realizzazione delle opere necessarie a competere sui mercati mondiali e maggiore omogeneità di regole tra le diverse Autorità di Sistema Portuale. Chiediamo infine condizioni idonee a operare in un contesto concorrenziale secondo le regole di mercato, rimuovendo quindi tutti quei vincoli e condizionamenti che lo impediscono"*.

Agenda Uniport “Per Una Vera Strategia Di Sviluppo Del Paese Basata Sui Porti”



Tempo di lettura: 5 minuti

Roma – Riforma dell’ordinamento portuale, revisione di canoni di concessione, nuova tassazione ETS, riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti.

Sono alcuni dei temi e delle proposte inserite nell’**“Agenda di lavoro 2024”** presentata alle istituzioni da **UNIPOINT**, l’Associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende con oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro, nel corso dell’evento dal titolo *“Il futuro della portualità italiana – Bilancio di fine anno e nuove sfide”*, promosso a Roma.

L'incontro ha messo a confronto il cluster degli operatori con media e istituzioni e ha consentito al Presidente **Pasquale Legora de Feo** di fare un bilancio del 2023 con i successi centrati dall'Associazione e le sfide che la attendono nel prossimo anno. Il meeting ha visto gli interventi di numerosi esponenti governativi: **Sebastiano Musumeci** – Ministro del Mare e della Protezione Civile, **Orazio Schillaci** – Ministro per la Salute, **Edoardo Rixi** – Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **Salvatore Deidda** – Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Il Presidente Legora ha ringraziato i rappresentanti del Governo per quanto fatto negli ultimi 12 mesi per il mondo dei porti e ha poi illustrato le sfide ancora aperte per il settore, avanzando 6 proposte, alcune delle quali già rappresentate negli scorsi mesi all'Esecutivo, per promuovere una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti:

1. **Rettificare le regole in tema di ETS** nel senso della tutela dei traffici (e dei terminal) dell'UE che svolgono attività di transhipment e della non penalizzazione dei traffici del tipo Autostrade del Mare. Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali.
2. **Rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione** demaniali marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di equità ed omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali.
3. **Promuovere l'integrazione del trasporto marittimo-ferroviario**, anche con una rivisitazione delle priorità di investimento del gestore dell'infrastruttura, ferroviaria nonché con misure intese a contenere il costo della manovra ferroviaria in porto (in particolare rispetto ai maggiori scali marittimi nord europei).
4. **Congelare l'entrata in vigore del Regolamento per il rilascio delle concessioni**, per rivedere le relative linee guida nella direzione di una maggiore chiarezza, omogeneità delle modalità di applicazione tra porto e porto (talora anche tra porti all'interno della circoscrizione di una singola Autorità di Sistema Portuale), semplificazione procedurale.
5. In tema di dotazione di porti e terminal di impianti e servizi per l'erogazione di energia elettrica alle navi da terra (**cold ironing**) è necessario definire modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese, affinché si possa fornire nei tempi previsti il servizio alle navi, ma senza gravare l'operatore portuale di oneri e responsabilità non sue.
6. Inserire alcuni **profili professionali del lavoro portuale** nella categoria dei "lavori usuranti".

Il Presidente Legora ha evidenziato alle istituzioni come: *"I porti sono oggi essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema Italia, per il loro ruolo strategico nell'approvvigionamento di materie e risorse non presenti sul nostro territorio e per le connessioni con i mercati mondiali, oltre a rappresentare la base di una crocieristica che, ante pandemia, totalizzava oltre 11 milioni di passeggeri in transito in partenza. Per garantire un adeguato supporto allo sviluppo del Paese, il nostro settore ha bisogno oggi di una visione sistemica delle politiche portuali, una piena integrazione di questi hub*

con la rete logistica terrestre, una semplificazione dell'iter per la realizzazione delle opere necessarie a competere sui mercati mondiali e maggiore omogeneità di regole tra le diverse Autorità di Sistema Portuale. Chiediamo infine condizioni idonee a operare in un contesto concorrenziale secondo le regole di mercato, rimuovendo quindi tutti quei vincoli e condizionamenti che lo impediscono”.

Alle dichiarazioni del Presidente Legora sono seguiti, moderati dalla giornalista del TGI **Laura Chimenti** gli interventi di diversi rappresentanti delle Istituzioni.

Ha aperto gli interventi dei rappresentanti del Governo il Ministro del Mare e della Protezione Civile **Sebastiano Musumeci**: *“abbiamo bisogno di una governance che metta in relazione pubblico e privato, di sicurezza e di superare l'incertezza nelle norme vigenti. La sostenibilità anche nel settore portuale deve tenere sullo stesso piano rispetto dell'ambiente e crescita economica e sociale e questo vale anche per temi come l'elettrificazione delle banchine o i dragaggi. Il mare è oggi tornato al centro dell'agenda di Governo e lo fa mettendo in evidenza la competitività. Sul mare si vince, se siamo in gradi fare sistema”.*

Salvatore Deidda – Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati si è poi espresso sul lavoro svolto dalla sua commissione in tema di sviluppo dei porti, ringraziando gli operatori per il contributo offerto nel dibattito sulla riforma cui il Governo sta lavorando.

La moderatrice ha poi ceduto la parola all'Ammiraglio **Nicola Carlone**, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che si è soffermato sulle sfide che attendono il settore e sulle attività svolte concretamente dalle Capitanerie per semplificare e sostenere il settore.

È toccato poi al Ministro per la Salute **Orazio Schillaci** intervenire sottolineando l'importante ruolo svolto dal suo Ministero, attraverso gli uffici periferici che garantiscono un sistema di controlli accurato sulle merci in arrivo nei nostri porti, a tutela della salute della collettività e per la sicurezza nazionale, anche con azioni tese a rafforzare gli organici degli uffici di controllo sul territorio: *“Su questi fronti è necessario intervenire per semplificare e velocizzare”.*

La chiusura dei lavori è stata affidata a **Edoardo Rixi** – Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture: *“Oggi manca capacità di coordinamento anche al fine di essere ‘aggressivi’ sul mercato internazionale, così come gli altri Paesi fanno per essere protagonisti dei cambiamenti. Va recuperata la specialità con la quale erano nate le Autorità Portuali nel 1994. Servono regole e strumenti flessibili in base alle dinamiche di mercato, adattabili alle diverse condizioni. Dobbiamo diventare protagonisti, senza subire in modo passivo gli investimenti esteri nei trasporti, per evitare di perdere il controllo sulla catena logistica. Obiettivo è diventare nei prossimi anni il secondo polo logistico europeo. Va poi superata la sindrome NIMBY anche in questo settore e anche in riferimento alla norma sull'ETS è indispensabile andare in Unione Europea con la capacità di proporre modalità di gestione.*

In Italia, in tema di concessioni, per quel che concerne i canoni, abbiamo approvato una norma che oggi viene diversamente interpretata da alcune

Autorità di Sistema Portuale. Per quel che riguarda la regolamentazione delle concessioni, vanno previste regole che non siano più complesse di quelle dei nostri competitor”.

All'evento è seguito il consueto appuntamento con il Galà Dinner UNIPORT che ha visto la partecipazione delle aziende associate, di numerosi rappresentanti del mondo politico-istituzionale e degli stakeholder del cluster portuale marittimo.





Uniport presenta alle Istituzioni l'agenda di lavori 2024: "Per una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti"

All'evento promosso dall'Associazione hanno preso parte i Ministri Musumeci e Schillaci, il vice Ministro Rixi, il Presidente di Commissione Deidda.

Uniport presenta alle Istituzioni l'agenda di lavori 2024: "Per una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti"

Roma, 6 dicembre 2023 - Riforma dell'ordinamento portuale, revisione di canoni di concessione, nuova tassazione ETS, riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti. Questi sono alcuni dei temi e delle proposte inserite nell'"**Agenda di lavoro 2024**" presentata alle istituzioni da **UNIPORT**, l'Associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende con oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro, nel corso dell'evento dal titolo "*Il futuro della portualità italiana - Bilancio di fine anno e nuove sfide*", promosso a Roma.

L'incontro ha messo a confronto il cluster degli operatori con media e istituzioni e ha consentito al Presidente **Pasquale Legora de Feo** di fare un bilancio del 2023 con i successi centrati dall'Associazione e le sfide che la attendono nel prossimo anno. Il meeting ha visto gli interventi di numerosi esponenti governativi: **Sebastiano Musumeci** - Ministro del Mare e della Protezione Civile, **Orazio Schillaci** - Ministro per la Salute, **Edoardo Rixi** - Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, **Salvatore Deidda** - Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati.

Il Presidente Legora ha ringraziato i rappresentanti del Governo per quanto fatto negli ultimi 12 mesi per il mondo dei porti e ha poi illustrato le sfide ancora aperte per il settore, avanzando 6 proposte, alcune delle quali già rappresentate negli scorsi mesi all'Esecutivo, per promuovere una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti:

1. **Rettificare le regole in tema di ETS** nel senso della tutela dei traffici (e dei terminal) dell'UE che svolgono attività di transhipment e della non penalizzazione dei traffici del tipo Autostrade del Mare. Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali.
2. **Rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione** demaniali marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di equità ed omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali.
3. **Promuovere l'integrazione del trasporto marittimo-ferroviario**, anche con una rivisitazione delle priorità di investimento del gestore dell'infrastruttura, ferroviaria nonché con misure intese a contenere il costo della manovra ferroviaria in porto (in particolare rispetto ai maggiori scali marittimi nord europei).
4. **Congelare l'entrata in vigore del Regolamento per il rilascio delle concessioni**, per rivedere le relative linee guida nella direzione di una maggiore chiarezza,

omogeneità delle modalità di applicazione tra porto e porto (talora anche tra porti all'interno della circoscrizione di una singola Autorità di Sistema Portuale), semplificazione procedurale.

5. In tema di dotazione di porti e terminal di impianti e servizi per l'erogazione di energia elettrica alle navi da terra (**cold ironing**) è necessario definire modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese, affinché si possa fornire nei tempi previsti il servizio alle navi, ma senza gravare l'operatore portuale di oneri e responsabilità non sue.
6. Inserire alcuni **profili professionali del lavoro portuale** nella categoria dei "lavori usuranti".

Il Presidente Legora ha evidenziato alle istituzioni come: *"I porti sono oggi essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema Italia, per il loro ruolo strategico nell'approvvigionamento di materie e risorse non presenti sul nostro territorio e per le connessioni con i mercati mondiali, oltre a rappresentare la base di una crocieristica che, ante pandemia, totalizzava oltre 11 milioni di passeggeri in transito in partenza. Per garantire un adeguato supporto allo sviluppo del Paese, il nostro settore ha bisogno oggi di una visione sistemica delle politiche portuali, una piena integrazione di questi hub con la rete logistica terrestre, una semplificazione dell'iter per la realizzazione delle opere necessarie a competere sui mercati mondiali e maggiore omogeneità di regole tra le diverse Autorità di Sistema Portuale. Chiediamo infine condizioni idonee a operare in un contesto concorrenziale secondo le regole di mercato, rimuovendo quindi tutti quei vincoli e condizionamenti che lo impediscono"*.

Alle dichiarazioni del Presidente Legora sono seguiti, moderati dalla giornalista del TG1 **Laura Chimenti** gli interventi di diversi rappresentanti delle Istituzioni.

Ha aperto gli interventi dei rappresentanti del Governo il Ministro del Mare e della Protezione Civile **Sebastiano Musumeci**: *"abbiamo bisogno di una governance che metta in relazione pubblico e privato, di sicurezza e di superare l'incertezza nelle norme vigenti. La sostenibilità anche nel settore portuale deve tenere sullo stesso piano rispetto dell'ambiente e crescita economica e sociale e questo vale anche per temi come l'elettrificazione delle banchine o i dragaggi. Il mare è oggi tornato al centro dell'agenda di Governo e lo fa mettendo in evidenza la competitività. Sul mare si vince, se siamo in grado di fare sistema"*.

Salvatore Deidda – Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati si è poi espresso sul lavoro svolto dalla sua commissione in tema di sviluppo dei porti, ringraziando gli operatori per il contributo offerto nel dibattito sulla riforma cui il Governo sta lavorando.

La moderatrice ha poi ceduto la parola all'Ammiraglio **Nicola Carlone**, Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, che si è soffermato sulle sfide che attendono il settore e sulle attività svolte concretamente dalle Capitanerie per semplificare e sostenere il settore.

È toccato poi al Ministro per la Salute **Orazio Schillaci** intervenire sottolineando l'importante ruolo svolto dal suo Ministero, attraverso gli uffici periferici che garantiscono un sistema di controlli accurato sulle merci in arrivo nei nostri porti, a tutela della salute della collettività e per la sicurezza nazionale, anche con azioni tese a rafforzare gli organici degli uffici di controllo sul territorio: *"Su questi fronti è necessario intervenire per semplificare e velocizzare"*.

La chiusura dei lavori è stata affidata a **Edoardo Rixi** – Vice Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture: *"oggi manca capacità di coordinamento anche al fine di essere 'aggressivi' sul mercato internazionale, così come gli altri Paesi fanno per essere protagonisti dei cambiamenti. Va recuperata la specialità con la quale erano nate le Autorità Portuali nel 1994. Servono regole e strumenti flessibili in base alle dinamiche di mercato, adattabili alle diverse condizioni. Dobbiamo diventare protagonisti, senza subire in modo passivo gli investimenti esteri nei trasporti, per evitare di perdere il controllo sulla catena logistica. Obiettivo è diventare nei prossimi anni il secondo polo logistico europeo. Va poi superata la sindrome NIMBY anche in questo settore e anche in riferimento alla norma sull'ETS è indispensabile andare in Unione Europea con la capacità di proporre modalità di gestione."*

In Italia, in tema di concessioni, per quel che concerne i canoni, abbiamo approvato una norma che oggi viene diversamente interpretata da alcune Autorità di Sistema Portuale. Per quel che

riguarda la regolamentazione delle concessioni, vanno previste regole che non siano più complesse di quelle dei nostri competitor”.

All'evento è seguito il consueto appuntamento con il Galà Dinner UNIPORT che ha visto la partecipazione delle aziende associate, di numerosi rappresentanti del mondo politico-istituzionale e degli stakeholder del cluster portuale marittimo.

UNIPORT, SONO SEI LE ROTTE DA SEGUIRE PER FAR SALPARE L'ITALIA SUI MERCATI INTERNAZIONALI



Ci sono la riforma dell'ordinamento portuale, la revisione dei canoni di concessione, la nuova tassazione per gli enti del terzo settore, il riconoscimento di alcuni profili del lavoro portuale tra quelli usuranti. Tutto riassunto in un documento realizzato dai responsabili di Uniport, l'associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende con oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro, e presentato alle istituzioni nel corso dell'evento dal titolo "Il futuro della portualità italiana - Bilancio di fine anno e nuove sfide", promosso a Roma. Un' "agenda di lavoro 2024" illustrata dal Presidente Pasquale Legora de Feo (immediatamente dopo l'"analisi" del bilancio 2023) davanti a una platea che ha visto presenti Sebastiano Musumeci, ministro del Mare e della Protezione civile; Orazio Schillaci, ministro per la Salute; Edoardo Rixi, viceministro dei Trasporti e delle infrastrutture; Salvatore Deidda, presidente della commissione Trasporti della Camera dei deputati, ringraziati dal presidente per quanto fatto negli ultimi 12 mesi per il mondo dei porti ma anche sollecitati a fare ancora di più. Raccogliendo le sfide ancora aperte per il settore che i vertici di Uniport hanno riassunto in sei proposte, alcune delle quali già rappresentate negli scorsi mesi all'esecutivo, per promuovere una vera strategia di sviluppo del Paese basata sui porti.

Ecce. 1: Rettificare le regole in tema di Ets nel senso della tutela dei traffici (e dei terminal) dell'Unione europea che svolgono attività di transhipment e della non penalizzazione dei traffici del tipo Autostrade del mare. Senza nuove regole i nostri scali sono destinati a diventare secondari per i traffici mondiali. 2 Rivedere i parametri di adeguamento dei canoni di concessione demaniali marittimo portuali per adeguarli, anche in ossequio a principi di equità ed omogeneità, a quelli utilizzati per le locazioni commerciali. 3 Promuovere l'integrazione del trasporto marittimo-ferroviario, anche con una rivisitazione delle priorità di investimento del gestore dell'infrastruttura, ferroviaria nonché con misure intese a contenere il costo della manovra ferroviaria in porto (in particolare rispetto ai maggiori scali marittimi nord europei). 4 Congelare l'entrata in vigore del Regolamento per il rilascio delle concessioni, per rivedere le relative linee guida nella direzione di una maggiore chiarezza, omogeneità delle modalità di applicazione tra porto e porto (talora anche tra porti all'interno della circoscrizione di una singola Autorità di Sistema Portuale), semplificazione procedurale. 5 In tema di dotazione di porti e terminal di impianti e servizi per l'erogazione di energia elettrica alle navi da terra (cold ironing) è necessario definire modelli di gestione adeguati e coerenti con ruoli e funzioni del terminalista e delle imprese, affinché si possa fornire nei tempi previsti il servizio alle navi, ma senza gravare l'operatore portuale di oneri e responsabilità non sue. 6 Inserire alcuni profili professionali del lavoro portuale nella categoria dei "lavori usuranti".

Manovra giudicate indispensabili per il futuro del settore che Pasquale Legora de Feo ha commentato evidenziando come "I porti siano oggi essenziali per lo sviluppo economico e occupazionale del sistema Italia, per il loro ruolo strategico nell'approvvigionamento di materie e risorse non presenti sul nostro territorio e per le connessioni con i mercati mondiali, oltre a rappresentare la base di una crocieristica che, ante pandemia, totalizzava oltre 11 milioni di passeggeri in transito in partenza.

Per garantire un adeguato supporto allo sviluppo del Paese," ha proseguito il presidente di Uniport, "il nostro settore ha bisogno oggi di una visione sistemica delle politiche portuali, una piena integrazione di questi hub con la rete logistica terrestre, una semplificazione dell'iter per la realizzazione delle opere necessarie a competere sui mercati mondiali e maggiore omogeneità di regole tra le diverse Autorità di Sistema Portuale". In altre parole, "condizioni idonee a operare in un contesto concorrenziale secondo le regole di mercato, rimuovendo quindi tutti quei vincoli e condizionamenti che lo impediscono". Considerazioni ascoltate con grande attenzione dal ministro del Mare e della Protezione Civile che ha confermato come ci sia oggi in Italia l'esigenza "di una governance che metta in relazione pubblico e privato, di sicurezza e di superare l'incertezza nelle norme vigenti, di una sostenibilità anche nel settore portuale che deve tenere sullo stesso piano rispetto dell'ambiente e crescita economica e sociale e questo vale anche per temi come l'elettificazione delle banchine o i dragaggi.

Il mare", ha concluso, "è oggi tornato al centro dell'agenda di Governo e lo fa mettendo in evidenza la competitività. Sul mare si vince, se siamo in grado fare sistema". Già,

sistema: obiettivo che non potrà però essere mai raggiunto senza una capacità di fare gioco di squadra e senza un allenatore capace di disegnare le strategie, capace di coordinare il tutto. Una capacità di coordinamento che, ha affermato Edoardo Rixi chiudendo i lavori, "oggi manca capacità, impedendo di essere 'aggressivi' sul mercato internazionale, cosa che invece altri Paesi fanno per essere protagonisti dei cambiamenti. Va recuperata la specialità con la quale erano nate le Autorità ortuali nel 1994" ha aggiunto il vice ministro, "servono regole e strumenti flessibili in base alle dinamiche di mercato, adattabili alle diverse condizioni. Dobbiamo diventare protagonisti, senza subire in modo passivo gli investimenti esteri nei trasporti, per evitare di perdere il controllo sulla catena logistica" Con un grande . Obiettivi: "diventare nei prossimi anni il secondo polo logistico europeo".