

RAPPORTI

CONNESSIONI IN CONDIVISIONE

Assemblea Pubblica di Assiterminal
Unioncamere, Sala Longhi
Piazza Sallustio 21
Roma, 17 luglio 2024 ore 9.30

Patrocino



Partnership



UNIONCAMERE



Lus Laboris Italy Global HR Lawyers

Toffoletto De Luca Tamajo



Exclusive Sponsor

NatPower



Deloitte.



CHI SIAMO

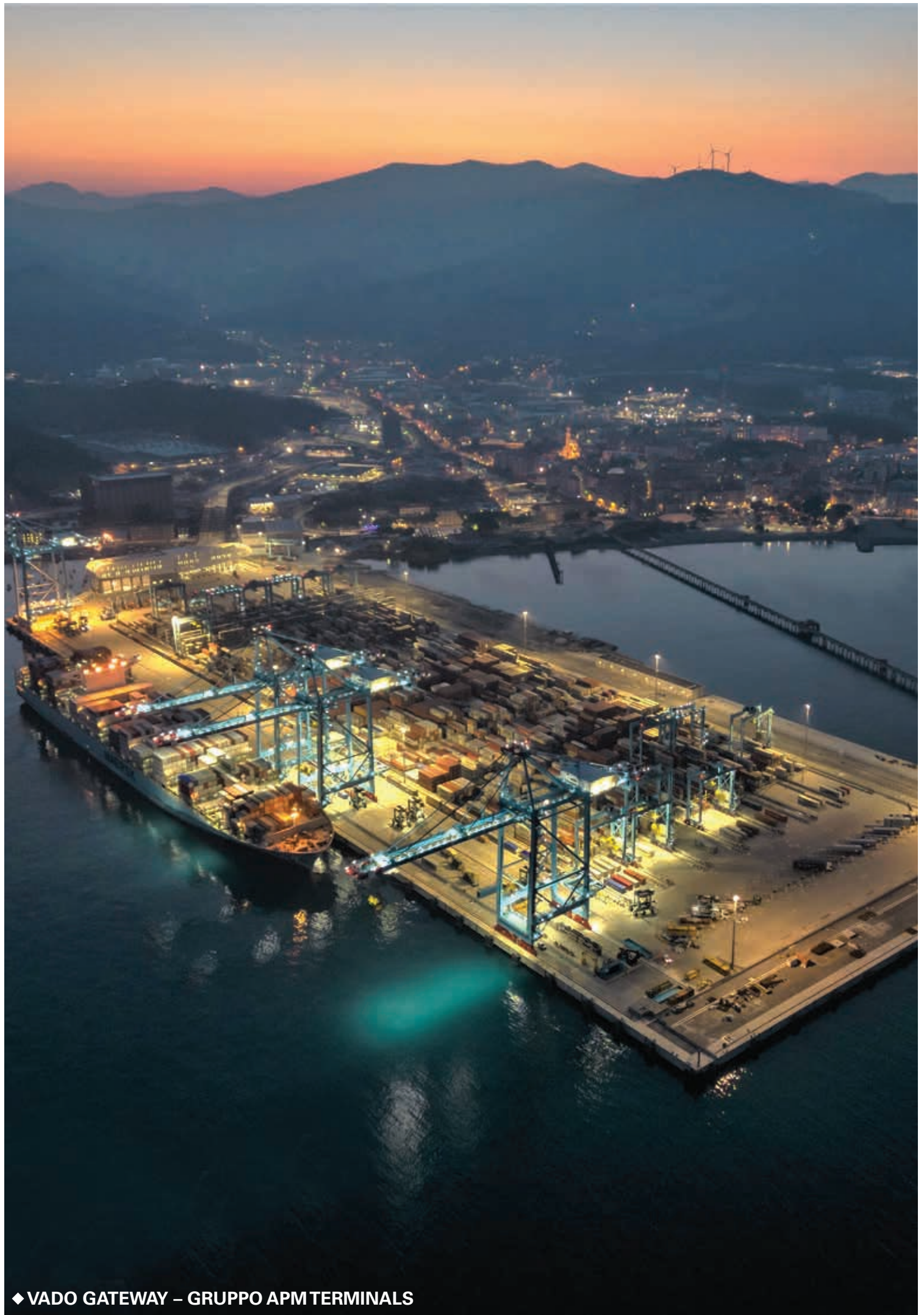


**Assiterminal
garantisce la diretta
rappresentanza
dell'imprenditoria
portuale associata**

Assiterminal è titolare, ai sensi della Legge 84/94 e s.m.i., per la designazione di propri Rappresentanti in seno agli Organismi di partenariato della risorsa mare e nelle Commissioni Consultive Locali delle Autorità di Sistema portuale, è rappresentata in seno al C.I.S.M.

(Comitato Interministeriale per la Sicurezza Marittima e Portuale), è l'Associazione maggiormente rappresentativa per la parte datoriale e stipulante il Contratto Collettivo Nazionale dei Lavoratori dei Porti. Aderisce al network associativo di Confetra, Confindustria e Feport. ■







L'Associazione venne costituita, davanti al notaio F. Risso, il 31 gennaio 2001 a Genova ad iniziativa di dodici terminal operators "soci costituenti", che a dicembre 2001 raggiungevano già il numero di ventisette imprese.

Luigi Robba

Lo scopo, molto avvertito, fu di creare un'organizzazione datoriale indipendente di rappresentanza specifica delle imprese terminalistiche portuali, atta a garantire la tutela di questa categoria, da pochi anni insediatasi nei porti italiani, e rappresentarla autorevolmente nei rapporti con le autorità ministeriali e politiche, con le organizzazioni sindacali nazionali e con le altre associazioni del settore portuale e, più in generale, del comparto dei trasporti; una organizzazione deputata a fornire adeguati supporto e consulenza ai propri associati sulle varie tematiche di rilievo. Primo Presidente venne eletto il Dott. Luigi Negri, l'incarico di Direttore venne affidato inizialmente al Cap. Franco Corradi, al quale successe il Dott. G. Cerboni.

Negli anni successivi la compagine associativa, inizialmente composta da T.O. operanti nei porti di Genova, Savona, Venezia, Cagliari venne incrementata con nuove adesioni di terminalisti e di alcune imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16 L. 84/94 operanti in altri principali scali nazionali. Al Presidente Negri succedettero il Dott. Cirillo Orlandi, poi un nuovo incarico di Negri, quindi il Dott. Alessandro Giannini (dicembre 2008).

Dopo un primo avvio non facile, come per ogni neo-organizzazione, Assiterminal viene nel tempo accreditata nei principali consessi tecnici nazionali di settore (es. CISM, gruppi di lavoro ministeriali); diventa designataria dei rappresentanti delle imprese portuali nei Comitati e nelle Commissioni Consultive delle Autorità Portuali e nel gennaio 2005 diventa anche parte stipulante del CCNL dei lavoratori dei porti.

A giugno 2009 il Dott. Luigi Robba viene nominato Direttore dell'Associazione; nei tre anni successivi si perviene a un potenziamento significativo della compagine associativa, comprendente circa 70 aziende, tra le quali le maggiori operanti, talune con più unità produttive, in tutti i porti sedi delle Autorità Portuali.

Dopo Giannini assumono la Presidenza l'Ing. Marco Conforti e dal maggio 2017 il Dott. Luca Becce.

In detto periodo cresce anche il ruolo della nostra organizzazione, ben riconosciuto per competenza e know-how, dai parlamentari delle commissioni trasporti, dai competenti ministeri, in primis il MIT, dal Comando Generale delle Capitanerie di porto, dall'Agenzia delle Dogane, dalle OO.SS. nazionali di categoria,

dalle altre federazioni/associazioni datoriali nazionali dei trasporti.

Assiterminal, nel contempo, assume anche un ruolo in sede comunitaria attraverso la Feport, cui aderisce.

Sugli argomenti tecnici e operativi concernenti le varie tematiche che riguardano direttamente o indirettamente le operazioni e i servizi portuali nonché sugli aspetti collegati, l'Associazione ha sempre dimostrato di essere in grado di fornire il proprio qualificato contributo tecnico e propositivo. L'Associazione diviene perciò

quella nazionale maggiormente rappresentativa della categoria dei T.O. e delle imprese per operazioni portuali.

A ottobre 2019 viene nominato Direttore il Dott. Alessandro Ferrari, il quale, pur nella continuità, dà un'impronta innovativa di approccio alle tematiche e ai servizi forniti dall'Associazione ai propri associati, ciò in linea con una organizzazione che, con i suoi "21 anni" di esperienza, è in grado di affrontare le nuove sfide di settore. Assiterminal, ha appena rinnovato i suoi vertici

eleggendo a Presidente il Dott. Tomaso Cognolato. Oggi è a quota 88 aziende in 32 porti, aderisce a Confindustria centrale, a Confetra e Federazione del Mare e a Feport, rappresenta una diversificata categoria industriale che con i propri investimenti, pure in periodo di crisi (es. pandemia) e mediante innovazioni ha saputo creare occupazione, dare slancio ed efficienza alle attività portuali, fornendo un importante valore aggiunto nell'ambito della logistica e dell'intera supply chain. ■





Assiterminal oggi rappresenta 88 aziende in 32 porti che operano nella logistica portuale e nella mobilità delle persone.

Alessandro Ferrari

Quasi 5.000 lavoratori, circa il 70% del mercato container movimentato nei porti gateway, il 90% del traffico crocieristico e dell'import-export dell'automotive, l'80% dei traffici break bulk e più del 50% di quello delle autostrade del mare e dei RoRo in generale, oltre agli operatori del settore rinfuse liquide (dai depositi petroliferi a quelli di oli vegetali). Le nostre aziende producono un valore complessivo di fatturati superiore al miliardo di euro per un valore economico complessivo che si avvicina ai 200 miliardi di euro. Operare nella portualità significa non lavorare da soli, significa lavorare connessi a industria e turismo ma, soprattutto, significa avere consapevolezza dei territori, delle città nelle quali i porti sorgono, condividendo con essi lo sviluppo di infrastrutture, del lavoro, di strumenti che incidano sui processi di transizione energetica e digitale.

Operare nella portualità italiana significa essere al centro di dinamiche economiche e geopolitiche europee e mondiali. Significa essere affacciati sul mondo e non stare a guardare. Il settore della Blue Economy e della logistica nell'insieme sono, per il sistema paese Italia, l'ecosistema con maggiore diffusione di posti di lavoro, di produzione di PIL, sono il centro dinamico dell'import-export. I Porti sono al centro di queste connessioni, le nostre aziende il

centro di condivisione di questi RAPPORTI.

Da qui nasce l'idea di costruire la nostra Assemblea del 17 luglio ancorati al nostro modo di essere, di dialogare, di confrontarci e di proporre, non da soli, ma insieme...

Il RAPPORTO è una rappresentazione dei mondi produttivi che si dipanano dai porti e in essi convergono. Ciascuno di essi è collegato all'altro in un sistema complesso ma composito che esprime eccellenze imprenditoriali, professionali, creative capaci di esprimere proposte concrete, incisive, necessitanti ciascuno e tutti nel loro insieme, di avere risposte efficaci, puntuali e di prospettiva. Le schede compilate da ciascuna Associazione che ha condiviso con noi questa idea, questo progetto, contiene una serie di proposte suddivise per i seguenti ambiti, distinti ma connessi: E = Environment – S = Social – G = Governance.

Il RAPPORTO vuole, quindi, essere uno strumento per raccogliere, sintetizzare, esprimere proattività di un cluster essenziale per la sostenibilità del nostro Paese in un dialogo attivo con il Governo e le Istituzioni: tutto ciò anche per valorizzare quelle connessioni in condivisione tra pubblico e privato, essenziali per sviluppare un'economia reale ... anche attraverso i Porti. ■



◆ ADRIATIC CONTAINER TERMINAL ANCONA



◆ SINTERMAR LIVORNO



◆ WSG WEST SICILY GATE



**CONNESSIONI
IN CONDIVISIONE
I CONTRIBUTI
DEL CLUSTER**

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Con riferimento al sistema di tassazione EU-ETS applicato al trasporto marittimo, ALIS condivide la proposta dell'International Chamber of Shipping di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una fee su tutte le emissioni mondiali, dal quale attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e premiare gli armatori virtuosi che hanno investito prima in nuove tecnologie.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Con riferimento al problema della carenza di figure professionali, occorre incentivare le imprese tramite misure di defiscalizzazione e decontribuzione e, al tempo stesso, incentivare i giovani ad intraprendere percorsi formativi legati al settore logistico (ITS Academy, istituti professionali e nautici). E' inoltre opportuno intervenire sulla riduzione dei costi e dei tempi di accesso alle professioni del settore nonché sulla semplificazione delle relative procedure ed abilitazioni.

G

Governance Regolazione

Con riferimento al regime delle concessioni relative al demanio portuale, si auspica che le Autorità preposte ed il MIT vigilino sul rilascio delle concessioni portuali affinché queste ultime creino valore aggiunto, crescita e sviluppo per i porti e per l'intero Sistema Paese, nel pieno rispetto dei principi di libera concorrenza.



E

Enviromental Sostenibilità Transizione

- Ribaltare interamente i proventi economici del regime tassatorio previsto dalla Direttiva UE 10 maggio 2023, n. 959 (c.d. regime "ETS") nell'ambito portuale per gli interventi infrastrutturale e per concretizzare gli obblighi previsti nella FUEL EU Maritime e quelli dal Regolamento AFIR: in estrema sintesi il *cold ironing* e l'infrastrutturazione, depositi costieri e pipeline, per l'utilizzo di carburanti green di nuova generazione.
- Contribuire ed accelerare la decarbonizzazione del sistema portuale nazionale e concretizzare quello sviluppo energetico sostenibile rappresentato dalle Comunità Energetiche Portuali (CEP).
- Semplificare, evitando stratificazioni di competenza dei vari Enti deputati, tutte le pratiche amministrative circa il trasporto merce e il transito passeggeri concentrando le competenze in un'unica piattaforma digitale di interscambio interoperabile già esistente quale quella dei Port Community System (PCS).

S

Social Lavoro Welfare Formazione

- Chiarire l'esclusiva competenza delle Autorità di sistema portuale nella regolazione del mercato portuale.
- Accorpate le operazioni e i servizi portuali in operazioni e relative attività portuali.
- Armonizzare le normative circa gli appalti legittimi tra terminal e imprese portuali.
- Rendere esigibili le disposizioni del fondo di cui all'articolo 17, comma 15-bis della legge n.84/94.
- Strutturare dei meccanismi perequativi a garanzia della continuità del soggetto giuridico autorizzato a fornire lavoro portuale temporaneo.
- Estendere la possibilità di avviamenti di lavoro portuale temporaneo anche ad imprese ultronee rispetto quelle autorizzate ad effettuare operazioni e relative attività portuali.
- Armonizzare ed omogenizzare la disciplina dei servizi di interesse economico generale all'interno dei porti.
- Razionalizzare ed inquadrare le imprese concessionarie e i propri dipendenti all'interno del CCNL dei lavoratori dei porti.
- Modificare giuridicamente e, quindi, concretizzare il fondo di accompagnamento all'esodo.
- Inserire alcuni profili professionali degli operatori portuali tra i lavori "usuranti".
- Formare e potenziare le competenze, anche digitali, degli operatori.

G

Governance Regolazione

- Fortificare il Sistema portuale nazionale con un'organica e autorevole regia centrale e visione comune di ampio respiro, che sappia tutelare la naturale diversificazione commerciale dei porti, senza avere alcuna base normativa autonoma e differenziata di cui è imprescindibile salvaguardare la natura esclusivamente pubblica ed inalienabile, compresa quella delle Autorità di Sistema unitamente al demanio marittimo.
- Escludere le Autorità di Sistema portuale dall'elenco ISTAT per le Pubbliche Amministrazioni.
- Chiarire la competenza esclusiva delle Autorità di Sistema portuale per il settore portuale, eliminando alcune competenze, ovvero sovrapposizioni delle stesse che nel corso degli anni sono state affidate all'Autorità di Regolazione dei Trasporti.
- Far rientrare tutti i porti commerciali nazionali nel perimetro di pertinenza e autoritativo delle Autorità di Sistema Portuale.
- Sviluppare la promozione dei collegamenti intermodali e logistici da parte delle Autorità di Sistema portuale.
- Sostituire i Comitati di Gestione e gli Organismi di Partenariato risorsa del Mare con un unico organismo decisionale di natura mista pubblico-privata, anche a carattere di conferenza dei servizi.
- Rivedere le Linee Guida relative alle concessioni di aree e banchine (art 18 l.n.84/94) evitando sovrapposizione di competenze in capo all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) e le altre Authority.



E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Le innovazioni sono motori essenziali del progresso, e promuovere una cultura dell'innovazione è fondamentale per affrontare le sfide globali e sbloccare nuove opportunità per il progresso umano.

Dalle innovazioni deriva il potenziale per affrontare sfide sociali urgenti, in materia di sostenibilità ambientale e cambiamento climatico, delle cui manifestazioni siamo ormai quotidiani testimoni.

In definitiva, quindi le innovazioni aiutano le imprese a rimanere resilienti in contesti in continua evoluzione.

All'interno della nostra categoria, anche con il costante scambio di esperienze con i colleghi operanti in altri porti europei, ci stiamo confrontando per l'impiego di mezzi nautici elettrici o ibridi, nel presupposto di poter anche noi dare il nostro contributo alla salvaguardia dell'ambiente.

La particolare finalità per la quale il nostro servizio è istituito comporta la necessità di poter contare su mezzi sempre massimamente efficienti e ciò rende lunga e complessa la fase di transizione da mezzi nautici dotati di motori endotermici a motorizzazioni ibride o elettriche.

Con lo spirito di potere contribuire alla necessaria transizione, in alcuni porti si stanno già utilizzando mezzi terrestri ibridi o elettrici e dotati di verricelli in alcuni casi elettrici, utili anche a rendere meno onerosa sotto il profilo della fatica fisica l'operazione di ormeggio.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Con riferimento al lavoro, la specifica disciplina di quello portuale nasce dalla riconosciuta esigenza di impiegare in tale ambito personale debitamente formato e in possesso delle competenze necessarie per operare in un ambiente che non a caso, anche sotto il profilo della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, ha richiesto una disciplina ad hoc. Occorre andare molto cauti ad immaginare uno scenario in cui le regole previste per la generalità dei lavoratori possano essere estese all'ambito portuale, tema questo di particolare attualità, anche per effetto dell'ormai avviato fenomeno dell'integrazione verticale.

Tale integrazione, infatti, sta progressivamente concretizzandosi secondo modalità e criteri che non garantiscono alcun controllo e ruolo di governo da parte della Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Si tratta di un controllo assolutamente necessario a evitare forme di dumping sociale, con riduzione delle tutele economiche e sociali che caratterizzano la specificità del lavoro in ambito portuale, specificità che, qualora non salvaguardata con un'apposita norma di legge, rischia di essere disconosciuta per effetto del richiamato processo di integrazione verticale e del progressivo svuotamento e/o riduzione delle attività eseguite in ambito portuale.

In termini generali, occorre, quindi, assicurare un controllo pubblico sulla possibile integrazione verticale fra le attività economiche svolte in ambito portuale e quelle relative al sistema

logistico con il quale l'AdSP tende ad integrarsi.

Sotto questo profilo, spazi di intervento sono presenti all'art. 6, comma 4, lettera f), della legge 84/94, che, come noto, attribuisce alle Autorità di Sistema Portuale compiti di promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici portuali e interportuali. Quei compiti potrebbero essere integrati, attribuendo anche alle medesime Autorità un ruolo di garante dell'omogeneità della disciplina del lavoro fra l'ambito portuale e i richiamati sistemi logistici.

L'auspicato ampliamento dell'ambito di intervento delle AdSP può essere anche funzionale a conciliare l'avvertita esigenza della continuità della filiera con lo spezzettamento dei servizi che si svolgono all'interno dei porti.

L'Ente pubblico sarebbe chiamato a garantire la richiesta continuità anche in presenza di erogatori di servizi differenziati, ma coordinati e rispettosi delle esigenze di tutte le componenti presenti nell'ambito portuale.

In materia di formazione, per le società che operano in ambito portuale, gli obblighi formativi sono chiaramente previsti dall'articolo 14 del Regolamento UE 2017/352 e la categoria degli ormeggiatori ne sta dando pratica applicazione attraverso il nuovo Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione.

G

Governance Regolazione

L'attuale assetto dei portisi fonda sulla separazione tra regolazione e attività di impresa. Tale separazione discenda dalla scelta compiuta nel passato dal legislatore di intendere il porto come infrastruttura pubblica, sulla quale il controllo pubblico deve garantire il massimo accesso possibile agli utenti. La rilevanza pubblica dei porti, peraltro, non appare neppure essere messa in discussione dalla evoluzione conosciuta dai porti nel corso degli anni, da semplice luogo di rifugio a snodo logistico della catena dei trasporti, passando per luogo di deposito delle merci e di trasformazione di materie prime. Anzi, proprio le caratteristiche di

snodo logistico impongono un controllo pubblico per vigilare sul fatto che le peculiarità del porto siano adeguatamente tenute in considerazione. Si tratta di una questione perfettamente colta nel recente confronto svoltosi sulla riforma portuale presso la IX Commissione della Camera dei Deputati, nell'ambito della quale è stata anche sottolineata l'esigenza di chiarire il ruolo delle Autorità di sistema portuale, ponendole come veri e propri gestori di beni pubblici finalizzati alla massimizzazione della resa economica e, di conseguenza, alla massimizzazione dei posti di lavoro, sia in termini quantitativi che in termini qualitativi.

In quella stessa occasione, è emersa una condivisibile esortazione ad evitare la trasformazione dei soggetti gestori dei porti da pubblici a privati, nel presupposto che la definizione compiuta di una politica portuale nel Paese da parte delle istituzioni preposte sia funzionale ad evitare parcellizzazioni, frammentazione o nuovi processi di precarizzazione del lavoro.

Non appare secondario anche il rischio in quella stessa sede evidenziato di ridurre il controllo pubblico sulle attività portuali, con possibili conseguenze negative sulla sicurezza, sul rispetto delle norme ambientali e sulle condizioni di lavoro dei dipendenti.



E

Enviromental Sostenibilità Transizione

RINNOVO GREEN DELLE FLOTTE

Assegnare al Fondo Investimenti Autotrasporto una dotazione molto più cospicua (almeno 700 milioni di euro in quattro anni)

con l'obiettivo di promuovere l'ammodernamento del parco circolante dei veicoli industriali, incentivando tutte le tecnologie utili nel percorso di riduzione delle emissioni di CO2 derivanti dal trasporto merci su gomma (elettrico, idrogeno, biocarburanti, e-fuels).

Il Fondo dovrebbe prevedere anche:

- **risorse a compensazione delle maggiori spese sostenute dalle imprese per l'acquisto di carburanti alternativi** in modo che il prezzo non superi mai quello del gasolio.
- **incentivi per l'installazione delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento nelle aree private interne agli stabilimenti aziendali**, non accessibili a terzi, per incoraggiare ulteriormente l'acquisto di veicoli innovativi e per soddisfare le esigenze operative delle imprese in termini di gestione dei mezzi e degli autisti.

SOLUZIONI DI TRASPORTO AD ALTA CAPACITÀ

Sperimentare in Italia l'utilizzo degli European Modular Systems (EMS),

combinazione modulare dei veicoli con lunghezza fino a 25,25 mt e un peso fino alle 60 ton, come avvenuto in molti Paesi europei dove questa configurazione è ormai adottata in regime ordinario.

Sulla base di un'attenta analisi

infrastrutturale, si dovrà individuare **una rete autostradale idonea alla circolazione degli EMS, che metta in collegamento alcune realtà: porti, aree logistiche, centri intermodali, interporti e zone industriali.**

I benefici connessi agli EMS sono numerosi:

possibilità di aumentare del 12% la capacità di carico, sviluppo dell'intermodalità, riduzione del numero dei viaggi con effetti positivi sulla congestione del traffico, sull'ambiente, sulla produttività/efficienza del trasporto stradale di merci, senza determinare una maggiore usura dell'infrastruttura stradale, rimanendo il peso sugli assi inalterato.

INTERMODALITÀ

La promozione dell'intermodalità nel trasporto delle merci nell'UE deve trovare una rinnovata attenzione. Persistono importanti inefficienze infrastrutturali e di servizio, che determinano un insoddisfacente rapporto qualità/prezzo dell'offerta intermodale e che motivano la necessità di una compensazione per le imprese tramite incentivi pubblici dedicati quali il **Ferrobonus e il Marebonus, che vanno resi strutturali e finanziati con risorse decisamente più cospicue.**

Proponiamo una riforma del Ferrobonus innanzitutto con l'attribuzione dei contributi direttamente alle imprese di autotrasporto, ossia agli operatori che compiono la scelta di utilizzare il treno, diversamente da quanto avviene oggi con l'assegnazione delle risorse agli MTO. Di nostro prioritario interesse è l'intermodalità strada-ferrovia per

i trasporti di lungo raggio, che si sviluppino nell'import/export con i Paesi europei e nelle relazioni tra il Nord e il Sud Italia.

Sono necessari investimenti per l'adeguamento della rete ferroviaria ai nuovi standard europei per treni lunghi 740 mt, con 2.000 ton di peso e sagome per trasportare semirimorchi con altezza di 4 mt. Sono altrettanto necessari investimenti nei terminal ferroviari per il trasporto combinato, (soprattutto quelli a sud delle Alpi, per aumentarne la capacità (e superare la saturazione già raggiunta in alcuni di essi), la qualità e l'efficienza della relativa offerta di servizi intermodali.

DIGITALIZZAZIONE CATENA LOGISTICA

Le risorse del PNRR sono un'occasione unica per imprimere una svolta epocale nel trasporto merci attraverso la digitalizzazione della catena logistica. Vanno utilizzate in modo funzionale alla riorganizzazione dei processi aziendali e all'integrazione dei processi tra gli attori della catena logistici primariamente all'insegna della collaborazione, della tracciabilità, della trasparenza, della ottimizzazione, della interoperabilità, della semplificazione.

Gli investimenti ammissibili dovrebbero favorire ad esempio:

- **la connessione tra i nodi logistici** e i rispettivi utenti (imprese di nell'ottica di migliorarne l'accessibilità, la fruizione dei servizi, le soste per il carico/scarico delle merci.
- **i sistemi collaborativi** funzionali all'utilizzo del **trasporto intermodale.**

S

Social Lavoro Welfare Formazione

- **la tracciabilità (Track & Trace) di veicoli, unità di carico, spedizioni in generale.**
- **messa in sicurezza** degli scambi di flussi informativi tra i diversi attori della catena logistica.
- **la digitalizzazione** delle procedure relative **alla gestione dei documenti (a partire dalla eCMR), dei flussi, del magazzino, delle flotte, nonché dei servizi e dispositivi ad essi connessi.**
- **l'interfacciamento** dei sistemi IT in uso presso le imprese con la piattaforma PNL, tenendo conto che tali sistemi presentano un diverso grado di avanzamento tecnologico e di complessità.

FORMAZIONE GIOVANI

Il settore dell'autotrasporto e della logistica soffre da molto tempo per la difficoltà a reperire talune figure professionali, in primis autisti di mezzi pesanti e addetti nei magazzini.

C'è un problema di ricambio generazionale nel settore su cui bisogna lavorare attraverso iniziative rivolte alle nuove generazioni.

Proponiamo di attivare dei percorsi formativi presso gli Istituti Tecnici specifici per il trasporto e la logistica, con la previsione percorsi dedicati agli aspiranti conducenti professionali e agli addetti alla logistica.

Il percorso formativo dell'Istituto tecnico potrebbe delinearsi secondo il seguente schema:

- un biennio di formazione scolastica di base,
- un successivo biennio di specializzazione e
- un ultimo anno di indirizzo professionale.

LAVORO

Proponiamo di aumentare la soglia di esenzione per l'indennità di trasferta, rappresentando questa una misura utile per aumentare il reddito netto degli autisti senza aumentare la pressione fiscale e contribuire quindi alla maggiore attrattività della professione di autista.

G

Governance Regolazione

PROCESSI DI AGGREGAZIONE

Di particolare interesse per il nostro settore, sono politiche tese a valorizzare i processi di aggregazione attraverso cui le imprese di autotrasporto e logistica possono intraprendere o potenziare percorsi evolutivi molto importanti, basati sulla diversificazione delle attività, anche in ottica ESG.

Queste dinamiche di aggregazione fanno bene al settore perché contribuiscono a creare valore nella supply chain.

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Costruire la sicurezza energetica in banchina parte dal rispetto del Regolamento AFIR

L'AFIR prevede che, entro il 31 dicembre di quest'anno, gli Stati membri sviluppino un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi della rete centrale TEN-T e predispongano un progetto di quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti (metanolo, idrogeno, ammoniaca ed elettricità in primis) e la realizzazione della relativa infrastruttura. In questo contesto, potrebbe senz'altro porsi la tematica relativa ad eventuali responsabilità dovute a possibili ritardi e/o inefficienze; contesto nel quale l'attenzione sarà rivolta anche alle AdSP e, all'interno dei porti, alle imprese concessionarie dei servizi di bunkeraggio ed ai titolari di concessioni di deposito costiero. Occorrerà quindi mappare le necessità dell'utenza e verificare la corretta messa a disposizione dei fuel e quindi l'accesso all'infrastruttura portuale.

In tale contesto dobbiamo inoltre ricordare come la nostra orografia portuale e il numero degli approdi qui giochi a sfavore. Circostanza che pone più di un quesito sui tempi e sulla capacità che il nostro settore avrà di rifornirsi (ad esempio) di ammoniaca o metanolo in tempi ragionevoli. E allo stesso tempo pone diversi interrogativi proprio relativamente alla sicurezza delle attività portuali.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Cold-Ironing e nuovi modelli di business: verso una maggiore specializzazione del personale in banchina?

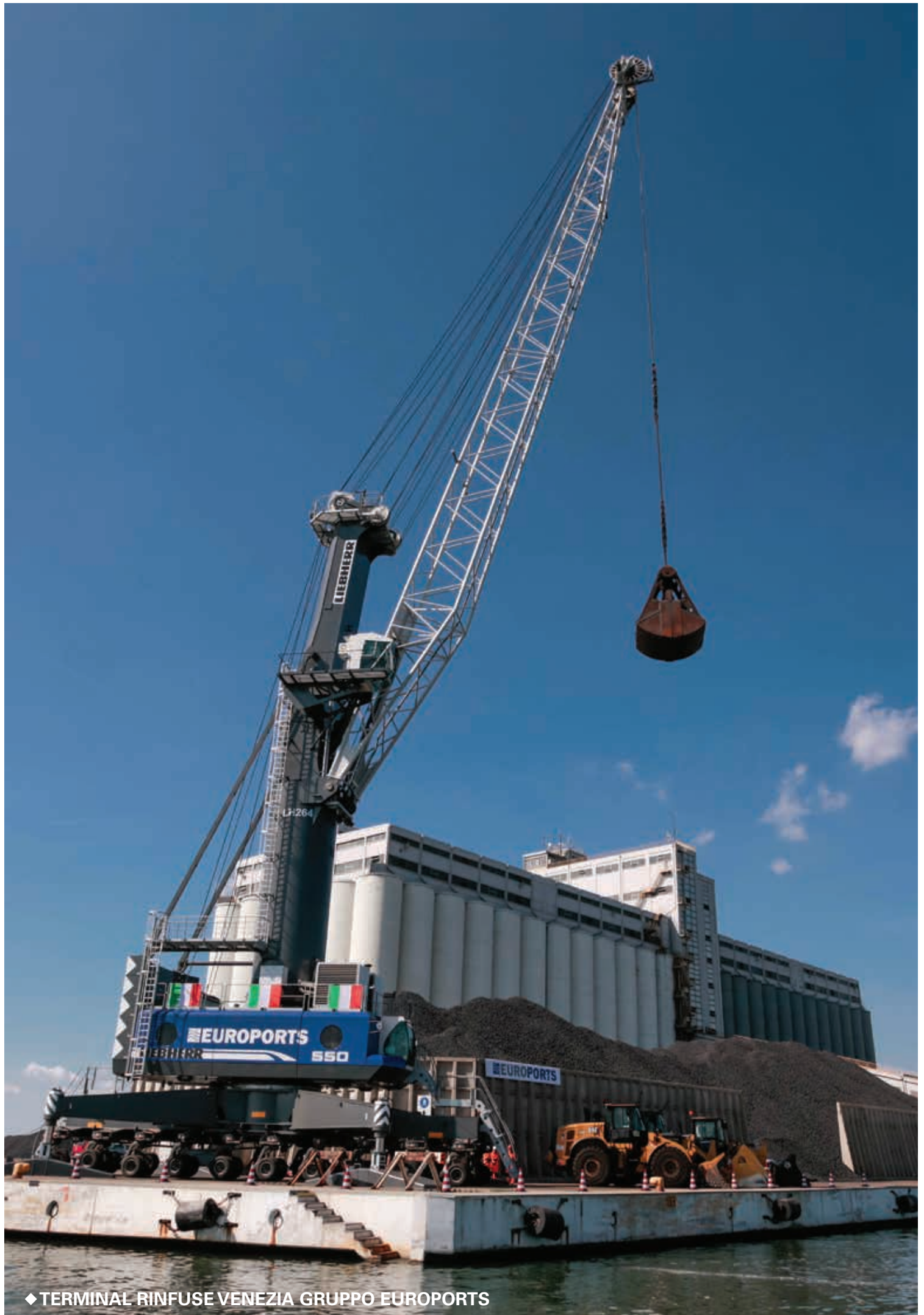
Come noto, la transizione energetica del settore interesserà l'intero comparto: dalla nave alla banchina, nessuno escluso. In questo contesto, una delle tematiche del momento è senz'altro l'elettrificazione delle banchine e della loro effettiva messa in funzione. Qui, posto che sono in fase di definizione le linee guida centrali che attengono sia alle questioni tecnico-energetiche sia ai modelli di governance per la gestione del servizio, occorrerebbe comprendere come i terminal intendano – nell'ottica, ad esempio, di un modello di governance flessibile che offre al terminalista la possibilità di scegliere se gestire direttamente o meno il servizio in banchina – individuare il modello di business migliore da adottare per gestire il controllo delle frequenze e dei c.d. picchi di tensione dell'energia elettrica in banchina.

G

Governance Regolazione

Regolazione delle concessioni portuali e necessità di una ulteriore revisione? Il caso del c.d. Regolamento Concessioni

Si parla molto spesso, ultimamente, di prevedere una nuova disciplina regolatoria in ambito portuale. Una prima nuova regolazione, in realtà, già esiste ed è senz'altro rappresentata dal c.d. Regolamento Concessioni del dicembre 2022 e dalle successive linee guida del MIT pubblicate nell'aprile del 2023. Ora posto che, a far data dal 1° gennaio di quest'anno, le nuove regole si applicano alle istanze di rinnovo delle concessioni ex art. 18 Legge n. 84/94, v'è un tema legato all'effettiva applicabilità, nel caso concreto, dei criteri di valutazione delle singole istanze. Tra le critiche sollevate dagli operatori, infatti, forse la più delicata riguarda i criteri di valutazione del PEF presentato dall'aspirante concessionario. Ciò in quanto gli stessi aderirebbero troppo rigidamente alle norme del codice degli appalti e non terrebbero conto della peculiarità dei traffici portuali che scalano i singoli terminal. In sostanza, la difficoltà nel valutare i PEF – secondo i nuovi criteri regolatori – starebbe nel fatto che la redditività di un PEF riferita, ad esempio, ad un terminal contenitori, mai potrà essere analoga a quella di un terminal contenitori.



◆ TERMINAL RINFUSE VENEZIA GRUPPO EUROPORTS

E

**Enviromental
Sostenibilità
Transizione**

Promuovere una rapida evoluzione infrastrutturale che concretizzi fin da subito l'abbattimento delle emissioni mediante possibilità di bunkeraggio di combustibili alternativi, nonché l'introduzione di tecnologie innovative, come il cold ironing, per un ammodernamento stabile e duraturo degli scali esistenti.

Accanto a questo, con il progressivo passaggio a flotte equipaggiate con motori a metanolo e/o ammoniac, promuovere l'implementazione degli snodi portuali al fine di poter garantire un'offerta multi-prodotto capace di coprire le esigenze dello sviluppo del mercato di settore.

S

**Social
Lavoro
Welfare
Formazione**

Promuovere la nascita e lo sviluppo di Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali e di gruppi di autoconsumatori collettivi, a cui possono partecipare anche grandi imprese e Pubbliche Amministrazioni, al fine di poter realizzare una forma di aggregazione infrastrutturale sostenibile con immediate ricadute sociali e ambientali

G

**Governance
Regolazione**

Accompagnare attivamente l'upgrade infrastrutturale dei porti italiani con lo sviluppo di adeguati provvedimenti normativi che regolamentino le attività di rifornimento con combustibili alternativi, contemplando sia le esigenze legate alla sicurezza, sia le necessità del mercato.



E

**Enviromental
Sostenibilità
Transizione**

• **Sviluppo di incentivi per il trasporto intermodale ferrovia-mare e strada-mare**

Esplorazione degli incentivi per promuovere il trasporto intermodale, specificamente tra ferrovia-mare e strada-mare, come strategia per ridurre l'impatto ambientale complessivo del trasporto merci.

• **Impatto ambientale delle operazioni digitali**

Discussione sugli effetti positivi della digitalizzazione, come la riduzione dell'impronta ambientale attraverso il minor consumo di carta e l'ottimizzazione delle operazioni, contribuendo così alla sostenibilità nel settore portuale.

S

**Social
Lavoro
Welfare
Formazione**

• **Creazione del Fondo Pre-pensionamento per i lavoratori portuali**

Discussione sull'istituzione di un fondo pre-pensionamento mirato ai lavoratori del settore portuale, con l'obiettivo di agevolare il passaggio verso la pensione e migliorare le condizioni di uscita dal lavoro.

• **Bonus portuale per l'incentivazione alla qualificazione e riqualificazione**

Esplorazione di incentivi finanziari o altri tipi di bonus per promuovere la formazione continua e l'aggiornamento delle competenze tra i lavoratori portuali, incentivando la loro qualificazione nel contesto della digitalizzazione dei procedimenti.

G

**Governance
Regolazione**

• **Modifiche normative e semplificazioni per le operazioni e i servizi portuali**

Valutazione delle modifiche proposte alla normativa e delle semplificazioni amministrative per migliorare l'efficienza delle operazioni e dei servizi nei porti.

• **Regolamentazione delle concessioni demaniali portuali**

Approfondimento sulla regolamentazione delle concessioni demaniali portuali, con un focus particolare sulla sicurezza e sui sistemi di gestione premiali.

• **Proposte di tavoli nazionali per migliorare la sicurezza sul lavoro nei porti**

Esame delle proposte e delle iniziative per istituire tavoli nazionali finalizzati a migliorare la sicurezza sul lavoro nei porti, promuovendo un ambiente lavorativo più sicuro e conforme alle normative vigenti.



◆ **POSEIDON AUGUSTA**

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Semplificazioni Dragaggi

Fondamentale riconoscere il sedimento marino come sottoprodotto e non come rifiuto, quale preziosa risorsa per l'economia circolare.

Semplificazioni Paesaggistica porti

Occorre far emergere la specialità dell'ambito portuale come luogo di attività commerciali ed industriali abbastanza lontano, cioè dal poter essere considerato, in termini di tutela paesaggistica, alla stessa stregua di altro litorale per le chiare naturalità in esso presenti giustamente da preservare.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Semplificazioni AdSP

L'applicazione alle AdSP dei principi di cui al Titolo I del D.Lgs. 165/2001 (sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle pubbliche amministrazioni) ha fatto venir meno l'indispensabile flessibilità nella gestione del personale che oggi invece sarebbe fondamentale per rispondere alle mutate esigenze di mercato.

- Impegno a proseguire nell'incentivare inclusione e la parità di genere;
- Fondo "Esodo", si auspica una rapida approvazione della norma indispensabile per favorire il ricambio generazionale dei lavoratori dei porti;
- "Lavoro usurante", si ritiene necessario il riconoscimento di alcune professionalità specifiche del settore portuale nei lavori usuranti.

G

Governance Regolazione

Semplificazioni di natura economico-finanziaria

Tenuto conto della decisione della Commissione Europea del 4 dicembre 2020, per una parte significativa e determinante, confermata dalla sentenza del Tribunale del Lussemburgo del 20 dicembre 2023, per evitare pesanti ricadute in termini giuridici (funzioni di regolazione) ed economici sulle AdSP si suggerisce di apportare le dovute modifiche ai comma 9bis e 9ter, art.6, L.84/94.



E

**Enviromental
Sostenibilità
Transizione**

Monitorare e ridurre il consumo energetico tramite sistemi di gestione dell'energia.

S

**Social
Lavoro
Welfare
Formazione**

Garantire condizioni di lavoro sicure e salutare per tutti i dipendenti, con formazione continua sulla sicurezza.

G

**Governance
Regolazione**

Implementare sistemi di controllo interno per garantire la conformità alle normative ambientali e sociali.





CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Comunità energetiche portuali

1. Al comma 1 dell'articolo 3 della legge 30 dicembre 2023 sono apportate le seguenti modifiche:

a) Alla fine della lettera «b)» è inserito il seguente periodo: «c) le comunità energetiche portuali eventualmente costituite ai sensi del comma 2 del presente articolo»;

b) al comma 1-bis, sono apportate le seguenti modifiche: dopo le parole «che il concessionario» sono inserite le seguenti parole: «che ai presenti fini può essere gestore dell'infrastruttura di cold ironing»;

2. All'articolo 9, del Decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50 convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2022, n. 91, sono apportate le seguenti modifiche:

a) Il comma 2 è sostituito dal seguente:

«2. Allo scopo di contribuire alla crescita sostenibile del Paese, alla decarbonizzazione del sistema energetico e per il perseguimento della resilienza energetica nazionale, le Autorità di sistema portuale, anche in deroga alle previsioni di cui all'articolo 6, comma 11, della medesima legge 28 gennaio 1994, n. 84, nonché i soggetti concessionari di aree e banchine in ambito portuale ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, anche diverse dalle PMI, nonché le imprese in grado di produrre, stoccare e/o distribuire energia rinnovabile possono promuovere, la costituzione, in ambito portuale, di una o più comunità energetiche rinnovabili (CERP) ai sensi dell'articolo

31 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 1 lettere b) e d) e di cui al comma 2, lettere b), c) e d), dell'articolo 31 del medesimo decreto legislativo, in coerenza con il documento di pianificazione energetica e ambientale di cui all'articolo 4-bis della medesima legge n. 84 del 1994. Gli incentivi previsti dal decreto legislativo n. 199 del 2021 si applicano agli impianti da fonti rinnovabili inseriti in comunità energetiche rinnovabili costituite ai sensi del presente comma, anche se di potenza superiore a 1 MW. Resta comunque esclusa la possibilità di realizzare gli impianti nelle aree naturali protette di cui alla legge 6 dicembre 1991, n. 394;

b) dopo il comma 2 sono aggiunti i seguenti commi:

«3. L'impresa che promuove o aderisce ad una CERP può proporre all'Autorità di sistema portuale, anche congiuntamente ad altre imprese concessionarie, uno o più progetti di investimento finalizzati alla realizzazione di impianti di produzione di energie rinnovabili o di impianti di stoccaggio di energia rinnovabile, in ambito portuale o in aree esterne a tale ambito da connettere alla rete elettrica portuale.

4. La realizzazione di impianti di produzione di energie rinnovabili o di impianti di stoccaggio di energia rinnovabile, in ambito portuale o in aree esterne a tale ambito da connettere alla rete elettrica portuale, può avvenire su iniziativa pubblica o privata.

5. Gli investimenti effettivamente sostenuti dai singoli soggetti aderenti

alla CERP, debitamente comprovati e rendicontati, sono considerati lavori di straordinaria manutenzione soggetti alla disciplina di cui all'art. 3 comma 1 lett. g) del Decreto-Legge 5 Ottobre 1993, N. 400, convertito dalla Legge 4 dicembre 1993, n. 494.

6. Per gli impianti di produzione e di stoccaggio di energie rinnovabili realizzati con risorse del bilancio dell'Autorità di sistema portuale, i relativi proventi dell'energia che non sia direttamente auto-consumata dall'Autorità di sistema portuale, sia attraverso il ritiro dedicato, sia attraverso il meccanismo incentivante propria della CERP, verranno accreditati alla medesima Autorità di sistema portuale al netto dell'incentivo acquisito in ragione dei consumi associati agli impianti di cold ironing presenti in porto e quest'ultimo verrà utilizzato per ridurre la tariffa di tale servizio.

7. Per la celere definizione dei procedimenti amministrativi volti alla realizzazione degli impianti di cui al comma 4, sono ridotti della metà i termini di cui: agli articoli 2 e 19 della legge 7 agosto 1990, n. 241; al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, in materia di valutazione d'impatto ambientale (VIA), valutazione ambientale strategica (VAS) e autorizzazione integrata ambientale (AIA); al regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 2013, n. 59, in materia di autorizzazione unica ambientale (AUA); al codice di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42, e al regolamento di cui al decreto del Presidente della

Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31, in materia di autorizzazione paesaggistica; al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, in materia edilizia.

8. Al fine di consentire di ricomprendere l'intero ambito territoriale di un porto all'interno di una unica CERP è concessa facoltà di accedere ai regimi di sostegno del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199 anche per la quota di energia condivisa da impianti e utenze di consumo non connesse sotto la stessa cabina primaria, previo pagamento degli oneri di rete riconosciuti per l'illuminazione pubblica, anche in deroga ai requisiti di cui al comma 2, lettera c) dell'articolo 31 del medesimo decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199.

9. Fatto salvo quanto previsto dagli articoli 22-bis e 23 del decreto legislativo 8 novembre 2021, n. 199, eventuali autorizzazioni, licenze, permessi, concessioni o nulla osta comunque denominati la cui adozione richiede l'acquisizione di pareri, intese, concerti o altri atti di assenso comunque denominati di competenza di più amministrazioni sono adottati ai sensi dell'articolo 14-bis della legge n. 241 del 1990; i termini ivi previsti sono ridotti della metà e sono altresì ridotti alla metà i termini di cui all'articolo 17-bis, comma 1, della legge 7 agosto 1990 n. 241.

10. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica e le regioni ed i comuni possono stabilire incentivi, sovvenzioni e finanziamenti da destinare

alla promozione delle CERP.

11. Al fine di promuovere effettivamente la costituzione CERP, ciascuna Autorità di sistema portuale adotta i necessari provvedimenti, sentito l'Organismo di partenariato della risorsa mare di cui all'art. 11-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.».

Semplificazioni di natura economico-finanziaria

Tenuto conto della decisione della Commissione Europea del 4 dicembre 2020, per una parte significativa e determinante, confermata dalla sentenza del Tribunale del Lussemburgo del 20 dicembre 2023, per evitare pesanti ricadute in termini giuridici (funzioni di regolazione) ed economici sulle AdSP si suggerisce di apportare le dovute modifiche ai comma 9bis e 9ter, art.6, L.84/94.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Incremento del contributo addizionale ai contratti di arruolamento

1. All'art. 2, comma 28 della Legge 28 giugno 2012, n. 92 dopo le parole «ai contratti di lavoro domestico» sono aggiunte le seguenti: «, ai contratti di arruolamento di cui all'art. 325 del Codice della Navigazione»;
2. Agli oneri derivati dal comma 1 si provvede attraverso

G

Governance Regolazione

Governance portuale e rappresentatività armatoriale

Per quanto riguarda la partecipazione delle categorie economiche all'interno degli organi delle AdSP e a livello centrale (Conferenza di Coordinamento dei Presidenti) auspichiamo una revisione dell'attuale modello in cui il ruolo consultivo delle associazioni è stato eccessivamente "depotenziato". In tema di rappresentatività armatoriale andrebbe superato il criterio che, fino ad oggi, soprattutto in alcuni grandi porti, ha visto l'esclusione dell'una o dell'altra associazione dalla partecipazione alle commissioni consultive locali pur rappresentando importanti interessi armatoriali nazionali.



E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Proponiamo un'attenta valutazione degli effetti dei nuovi carburanti e dei sistemi di limitazione dei consumi installati sulle navi (c.d. power limiter) sulla responsività delle stesse, nonché su eventuali criticità in fase di manovra che possano mettere a rischio la sicurezza della navigazione nelle aree portuali.



**E**

Enviromental Sostenibilità Transizione

Il tema, anche alla luce della recente consultazione elettorale europea, rischia di essere ancora più complesso. Federagenti è sempre stata in prima linea nell'analisi del green deal sia nel settore portuale, sia in quello esteso dei trasporti marittimi e della logistica. Continuerà a farlo, chiedendo ancor maggiore concretezza specie su tematiche come quella relativa all'elettificazione delle banchine, oppure quella che si riferisce ai carburanti alternativi per le navi e alla loro effettiva disponibilità nei porti del Paese. L'attenzione deve essere posta a che le norme europee non risultino distorsive di un fenomeno che è globale e quindi necessita di un approccio centralizzato

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Quello della formazione è da sempre e resta uno dei cavalli di battaglia ed anche uno dei punti di forza per Federagenti, le Associazioni territoriali e più in generale la categoria. Solo attraverso una formazione continua le nostre professionalità riescono non solo a rafforzare il loro ruolo tradizionale, offrendo servizi sempre di altissimo livello, ma anche a procedere a una diversificazione professionale che ha spinto gli agenti marittimi ad impegnarsi in altri settori, in primis quelli del terminalismo portuale e della logistica. I processi di innovazione digitale fino all'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale necessitano di essere governati per non essere travolti e perderne il controllo

G

Governance Regolazione

È un periodo complesso in tema di governance e regolazione nel mondo portuale in particolare. La riforma portuale, la cui gestazione non sembra vedersi entro la fine di quest'anno, rischia di affidare i maggiori scali del Paese a una lunga stagione di commissariamenti proprio nel momento in cui anche la realizzazione delle opere del Pnrr richiederebbe invece pieni poteri e realistiche visioni. Anche per gli agenti e raccomandatari marittimi si avverte sempre di più l'esigenza di una revisione della propria legge del 1977 che regola la professione e specialmente l'accesso alla stessa. Resta salva la nostra assoluta presenza sui territori e l'interazione con le amministrazioni e autorità competenti nello svolgimento della nostra funzione primaria di ambasciatori dello shipping a servizio del territorio e dell'impresa



G

Governance Regolazione

Fedespedit propone l'introduzione dei "Sustainability Awards of Logistics Italy" (SALI), un sistema di riconoscimenti promossi da un Comitato Interministeriale su base annuale per valorizzare le aziende del settore logistica, trasporto e spedizione che investono in politiche di sostenibilità ambientale (E), sociale (S) e di governance (G) e far emergere pratiche di eccellenza da disseminare per un'evoluzione della filiera.

A completamento del processo il Sistema dovrebbe prevedere l'allocatione annuale di risorse da destinare tramite idonei strumenti al finanziamento per incentivo alla attuazione di progettualità aziendali per la sostenibilità ed efficienza del settore.

OBIETTIVI

1. Valorizzare le imprese che investono in politiche di sostenibilità e promuovere le best practices

2. Stimolare una dinamica di competitività positiva tra le imprese della filiera logistica

3. Favorire e sostenere l'iniziativa e le progettualità aziendali per l'adozione di pratiche sostenibili mediante finanziamenti o incentivi mirati ("Sustainability Bonus")

4. Incentivare la collaborazione tra le aziende per condividere best practices e soluzioni innovative.





E

Enviromental Sostenibilità Transizione

AMBITO NAZIONALE

- **Implementare una iniziativa Logistica 5.0** per incentivare la transizione ecologica e la digitalizzazione del comparto mutuando la positiva esperienza maturata nell'ambito del sistema Industria 4.0, ampliandola nella sua portata verso la riduzione dell'impatto ambientale.
- **Sostegno e incentivazione di natura economica** alle imprese del comparto che attuano azioni di "shift intermodale" (MareBonus con relativa attivazione del voucher diretto alle imprese di autotrasporto e FerroBonus) con il contemporaneo rafforzamento delle infrastrutture.
- **Revisione del sistema di Rimborso dei Pedaggi Autostradali**, a suo tempo attivato al fine della sicurezza nella circolazione stradale, che preveda, oltre alla riduzione del costo, incentivi valutati sulla base dell'impatto ambientale dei veicoli, dei nuovi combustibili e che vengano riconosciuti direttamente alle imprese.
- **Implementare un sistema che permetta la "riconoscibilità" al consumatore finale dell'impatto ambientale** dell'attività di trasporto e logistica connessa ai prodotti compresa la sua tracciabilità, premiando l'impegno delle imprese della filiera verso gli obiettivi 2030 e 2050.
- **Agevolazioni fiscali per le imprese che attuano percorsi e azioni di miglioramento** verso la riduzione del loro impatto ambientale, anche orientate alle tematiche ESG.

AMBITO EUROPEO

- **Neutralità Tecnologica.** Riequilibrare gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO2 verso politiche e azioni che permettano agli operatori di scegliere le tecnologie più adatte alle proprie specifiche esigenze operative. Questo approccio garantisce che l'innovazione possa fiorire in tutte le modalità di trasporto, su gomma, per mare, su rotaia e in aria, senza imporre soluzioni uniche che potrebbero non essere ottimali per tutti gli operatori.
- **Ascolto degli Operatori Logistici.** Coinvolgere attivamente gli operatori logistici nel processo di definizione degli obiettivi ambientali per assicurare che le politiche adottate siano realistiche, fattibili e allineate con le necessità del settore.
- **Reinvestimento delle Tassazioni Ambientali.** Assicurare che ogni nuova tassazione introdotta per favorire una riduzione dell'impatto ambientale, come il sistema di scambio di quote di emissione (ETS), venga reinvestita integralmente in incentivi e supporto per le imprese impegnate nella transizione energetica e tecnologica. Questo approccio garantisce che i fondi raccolti siano utilizzati per facilitare e accelerare l'adozione di soluzioni sostenibili.
- **Sviluppo e Supporto di Infrastrutture Sostenibili.** Promuovere l'investimento in infrastrutture che supportino l'adozione di tecnologie pulite nel trasporto di merci, come stazioni di ricarica e rifornimento per veicoli elettrici e idrogeno, e il potenziamento delle reti ferroviarie e portuali per favorire la modalità intermodale.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

AMBITO NAZIONALE

- **Azioni di riduzione del cuneo fiscale** che non provochi impatti sul risultato economico in quiescenza degli addetti, come la riduzione della tassazione su premi aziendali e straordinari.
- **Formazione con rimborsi diretti alle imprese** per sostenere percorsi di formazione per la creazione di competenze o figure professionali mancanti.
- **Proseguire ed incentivare la realizzazione di infrastrutture** che aumentino i profili di sicurezza sociale come aree di sosta adeguatamente attrezzate, e permettano anche uno sviluppo armonizzato e coerente con le politiche ambientali anche in ambito urbano.

AMBITO EUROPEO

- **Educazione e Sensibilizzazione.** Introdurre programmi educativi dedicati alla logistica e al trasporto merci nelle scuole secondarie e nelle università. Questo aiuterà a far conoscere le molteplici opportunità professionali disponibili nel settore, incoraggiando più giovani a intraprendere percorsi di carriera in questo ambito. La collaborazione con le imprese del settore per offrire stage, formazione pratica e visite guidate sarà essenziale per rendere questi programmi efficaci e attraenti.

G

Governance Regolazione

- **Politiche di Inclusione e Mobilità Internazionale.** Favorire l'ingresso e l'integrazione di risorse provenienti da paesi extra-europei mediante politiche di inclusione e facilitazione dei flussi migratori. Ciò comprende la semplificazione delle procedure di visto e l'introduzione di percorsi dedicati per i professionisti del settore logistico, contribuendo così a colmare il deficit di manodopera qualificata e a promuovere una maggiore diversità all'interno delle nostre imprese.
- **Armonizzazione delle Normative Professionali.** È fondamentale promuovere un'armonizzazione a livello europeo delle normative relative all'accesso e alle certificazioni professionali nel settore dei trasporti e della logistica. Le attuali discrepanze tra i vari paesi membri creano barriere ingiustificate, limitando la mobilità dei lavoratori e la competitività delle imprese. Un quadro normativo armonizzato faciliterà la mobilità professionale all'interno dell'UE, assicurando allo stesso tempo elevati standard di competenza e sicurezza.

AMBITO NAZIONALE

- **Rafforzamento della Corresponsabilità di Filiera** quale strumento utile al contrasto delle irregolarità, alla concorrenza sleale e al dumping, di natura economica, contributiva e sociale, anche utilizzando strumenti come i costi di riferimento all'esercizio d'impresa.
- **Sburocratizzazione e privatizzazione di processi** che impattano sull'attività operativa quotidiana delle imprese, come le revisioni dei veicoli industriali o la gestione delle istanze relative ai trasporti eccezionali.
- **Intensificazione della digitalizzazione del comparto** che vada a favorire la gestione dell'impresa, permettendo il possibile miglioramento delle attività di controllo da parte degli enti ispettivi, come per esempio la digitalizzazione della lettera di vettura per trasporti nazionali e internazionali.

AMBITO EUROPEO

- **Garantire la Libera Circolazione delle merci.** È fondamentale implementare meccanismi europei di risposta rapida per mantenere il commercio e la libera circolazione delle merci, soprattutto in emergenze infrastrutturali, geopolitiche o sanitarie. Sarebbe utile armonizzare le norme europee sulle restrizioni alla circolazione dei veicoli industriali, specialmente sulle reti TEN-T e zone limitrofe, e regolare l'istituzione di "corsie verdi" di transito ai confini in caso di emergenze sanitarie.

- **Contrastare le Pratiche di Concorrenza Sleale.** Adottare misure a tutela delle imprese europee da pratiche di concorrenza sleale che possono emergere, assicurando un campo di gioco equo per tutti gli operatori.
- **Sostenere l'Innovazione nel Settore dei Trasporti e della Logistica.** Incoraggiare l'adozione di tecnologie innovative e sostenibili per migliorare l'efficienza delle operazioni logistiche, riducendo al contempo l'impatto ambientale.

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Sono necessari una serie di interventi per promuovere la sostenibilità ambientale e la transizione ecologica nei porti che sono spesso all'interno delle città o comunque nelle vicinanze di centri abitati. Riteniamo importante investire in progetti come i "Green Ports," mirati a rendere le attività portuali più compatibili con l'ambiente e la vita urbana con l'obiettivo principale di ridurre i consumi energetici anche attraverso la sostituzione dei motori termici con motori elettrici dei mezzi di sollevamento, trazione e per la mobilità interna al porto, aumentare la sostenibilità ambientale nei porti italiani attraverso l'implementazione di misure come l'efficienza energetica, l'uso di energie rinnovabili e l'elettrificazione delle banchine utile a sostenere energicamente il naviglio ormeggiato in porto senza dover avere l'inquinamento dei motori termici. È importante investire nei porti come HUB energetici anche per la produzione di energia da fonti rinnovabili. I porti del futuro potranno anche produrre combustibili in modalità verde, come biometano, biodiesel e idrogeno, per una mobilità marina e terrestre sostenibile. Inoltre, gli investimenti in infrastrutture adatte ai carburanti a zero emissioni stanno diventando uno strumento geopolitico di influenza delle grandi potenze. Insomma, i porti stanno giocando un ruolo cruciale nella transizione verso un futuro energetico più sostenibile. Altro elemento degno di nota sui temi ambientali è rappresentato

dall'applicazione della tassazione ETS ed il suo impatto sul sistema portuale italiano. I porti di transhipment potrebbero risentire di questa tassazione perché competono con porti che sono esclusi dall'applicazione di tale norma perché appartenenti a Paesi fuori dalla CE. Maggiore attenzione deve essere rivolta a quelli che saranno gli impatti sul mondo delle autostrade del mare e quindi dei traffici RO RO e RO PAX. È importante evidenziare come il nostro Paese, data anche la posizione geografica, sia leader in Europa in questo settore. L'importanza delle autostrade del mare, in termini ambientali, è ormai condivisa da tutti gli Stati membri dell'Unione Europea che le ha inserite tra le principali rotte europee (nono corridoio delle reti TNT). Basti pensare che l'utilizzo del trasporto marittimo in alternativa al trasporto su gomma abbatta l'emissione di CO2 del 66% e nel solo 2022 grazie alle autostrade del mare sono stati tolti dalle strade di tutta Europa circa 2,4 milioni di mezzi pesanti con circa 2,6 milioni di CO2 in meno emessi nell'atmosfera. Pertanto è importante continuare ad applicare questa tassazione ma premiare le aziende che scalano il nostro continente reinvestendo le somme divenienti per l'ammodernamento della flotta con mezzi sempre meno inquinanti e privilegiando l'impiego di navi ibride in grado di utilizzare motori elettrici già in prossimità dei porti. Questo porterebbe ad un'incentivazione dell'utilizzo delle infrastrutture portuali europee.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Il lavoro nei porti merita un'attenzione particolare perché molto complesso ed esposto a tantissimi rischi, quelli da interferenza, lavoro in altezza, sotto carichi sospesi, lavoro in spazi ristretti, ecc. Il profilo del lavoratore portuale è un profilo altamente specializzato, polivalente e flessibile. Il mondo portuale è stato spesso precursore di avanzamenti normativi presi come punto di riferimento da altri mondi del lavoro. La produttività dei porti rappresenta un elemento che, insieme ai temi della sicurezza, impone una riflessione su come proiettare il lavoro portuale nel futuro. Occorre ripensare il lavoro partendo dal dare maggiore centralità al benessere delle persone, alla tutela del tempo privato nell'alternanza tra tempi di lavoro e tempi di riposo. Le sperimentazioni estere e nazionali ci consegnano un dato inequivocabile sull'aumento di produttività. Nei porti si potrebbe pensare ad una settimana lavorativa corta che si articoli su 4 giorni per 30 ore settimanali a parità di salario. È auspicabile che i corpi intermedi si facciano carico di una discussione seria e propositiva propedeutica all'individuazione di un caso studio da avviare nel minor tempo possibile che metta tutti nelle condizioni di fare una valutazione laica sul reale impatto sulla produttività e sulla qualità della vita della forza lavoro.

Di seguito una serie di interventi urgenti. Lavoro usurante

È di fondamentale importanza l'allargamento della platea dei lavoratori che hanno accesso al lavoro usurante. Occorre però chiarire che esiste un tema di sostenibilità economica che impone una riflessione.

Se ipotizzassimo l'ingresso di alcune categorie di lavoratori portuali all'interno della categoria usurante questo non sarebbe sufficiente all'uscita anticipate dei lavoratori coinvolti perché il passaggio tra la retribuzione da lavoratore dipendente alla pensione genererebbe una perdita economica che renderebbe difficoltosa l'uscita. Pertanto sarebbe opportuno ragionare su un sistema di integrazione salariale che accompagni il lavoratore nei 5 anni di pensionamento anticipato.

Sicurezza

Il tema sicurezza ci vede tutti impegnati al fine di garantire, alle lavoratrici ed ai lavoratori, maggiori garanzie e tutele. Riteniamo necessaria una revisione delle competenze delle AdSP che devono, tutte, dotarsi di uffici dedicati al "Lavoro Portuale" e di un numero congruo di Ispettori a cui vanno affidati anche poteri sanzionatori. È doveroso ripartire dagli RLS, RLS di Sito a partire dal rinnovo del protocollo (allegato I) sulla sicurezza per ammodernarlo e garantire un trattamento omogeneo in tutto il Paese prevedendo un numero di ore di agibilità sufficiente a garantire a tutte le rappresentanze di sito un'attività h24 7 giorni su 7.

Formazione

Aumentare il numero di ore dedicate alla formazione, renderla obbligatoria, cucita sulle specificità delle attività portuali. Partendo dai mancati infortuni costruire un meccanismo di protezione individuale e collettivo che premi le buone pratiche e che tolga le materie di sicurezza dai termini di competitività aziendale.

Sicurezza.

La sicurezza sul lavoro è una priorità, è necessario garantire condizioni di lavoro sicure e adeguate con standard sempre più alti che generino una vera e propria competizione nel miglioramento e negli investimenti. Un sistema premiante che valorizzi gli investimenti in questo senso. È necessario abbandonare una vecchia visione del lavoro portuale dove la flessibilità come elemento principale della competitività aziendale per approdare in un sistema strutturato sull'assenza di infortuni dovuti, troppo spesso, a ritmi di lavoro troppo elevati, al mancato rispetto dei tempi di riposo tra un turno ed un altro e ad un utilizzo strutturale di ore di lavoro in straordinario.



Governance Regolazione

È importante evidenziare che la Legge 84/94 non ha bisogno di una riforma ma di piccoli e mirati interventi utili ad accompagnare la portualità ad una essenziale modernizzazione. Di seguito alcuni punti per noi rilevanti:

1. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP): Gli enti devono rimanere enti pubblici non economici ad ordinamento speciale così da mantenere il ruolo di coordinamento promozione e controllo. Un ruolo che ha permesso alla portualità di avanzare e di essere

messa a sistema. I porti nazionali devono, come già previsto, fare sistema fra loro come se fossero banchine di un solo porto nazionale. Tale sistema aiuta a uniformare le pratiche di lavoro ed evitano una concorrenza tra porti che porta solo ad una precarizzazione delle tariffe e del lavoro.

1. Riforma dei porti: la riforma Delrio ha apportato modifiche che giudichiamo corrette e utili a gestire la portualità a partire dal superamento delle Autorità portuali e l'inserimento delle Autorità di Sistema Portuale. Il superamento degli interessi locali a vantaggio dell'interesse nazionale costituisce il cambio di paradigma legato alla concezione di infrastruttura pubblica, pagata dallo stato e che va messa a reddito ad interesse delle società. Tra le varie ipotesi di riforme annunciate dall'attuale governo c'è quella sull'autonomia differenziata che va in senso opposto e contrario al sistema unico nazionale e che non tiene conto della dinamica globalizzata in cui si muove l'economia marittima e quindi quella portuale. Una delle principali criticità da superare è costituita dall'assenza nel comitato di gestione dalle parti sociali, in particolare è mancato il punto di vista delle lavoratrici e dei lavoratori. Tavolo permanente sulla modifica della Legge 84 del 1994: Riteniamo imprescindibile l'apertura di un tavolo permanente di confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per un confronto costante e costruttivo con all'interno la voce delle lavoratrici e dei lavoratori dei porti italiani.

E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Occorre prestare particolare attenzione al tema della sostenibilità ambientale, stando attenti a non penalizzare il nostro Paese. A tal proposito, la misura contenuta nel pacchetto Fit for 55 - Modifica del sistema europeo di scambio di quote di emissioni nel trasporto - detta Eu-Ets, per rispondere agli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas serra merita un maggiore approfondimento. Pur condividendone la finalità, riteniamo che essa così come è concepita, possa depotenziare i porti italiani favorendo l'operatività di altri scali. Dobbiamo proteggere i posti di lavoro e, nello stesso tempo, valorizzare risorse e potenzialità del settore. È indispensabile, rafforzare tutte quelle azioni finalizzate a rendere green i nostri porti, riducendo i consumi energetici ed aumentandone la sostenibilità ambientale, grazie anche all'uso delle energie rinnovabili.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Riteniamo fondamentale l'armonizzazione ed il coordinamento delle varie norme volte a disciplinare la sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali. Il D.lgs. 81/08 non ha infatti inglobato al suo interno le previsioni ex D.lgs. 272/99, limitandosi a prorogarne la validità, con il risultato di un vuoto normativo non più tollerabile. Da anni chiediamo l'armonizzazione tra le due norme, sufficientemente adeguate a tutelare il settore. La presenza dei Comitati di Igiene e Sicurezza, ha rappresentato nel tempo un importante strumento di confronto, analisi e proposte per eliminare i rischi nell'intera area portuale. La loro istituzione non può pertanto restare nell'ambito della discrezionalità e va al contrario, garantita stabilmente con convocazione periodica in tutti gli scali del Paese. È necessario consolidare e rendere operativo quanto previsto dall'art. 44 del D.lgs. 81/08, in tema di "stop work authority". Rimane di vitale importanza che quanto previsto dall'allegato XXXIII del d.lgs. 81/08 venga recepito dai DVR e che i lavoratori ne abbiano piena conoscenza. La giusta esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, in termini di spinta, traino, ergonomia, sollevamento e quant'altro previsto, rimane lo strumento più importante per prevenire gli infortuni e le malattie professionali. Fondamentale l'implementazione delle funzioni degli RLS di sito. Le agibilità ed i costi che questi soggetti comportano, non posso però essere più lasciate

alla sola contrattazione collettiva. Esse vanno anzitutto riconosciute come bene primario per la collettività ed essere dunque sostenute dalle AdSP, favorendone il pieno utilizzo. Essenziale infine il riconoscimento del lavoro usurato e l'emanazione del decreto attuativo del fondo di accompagnamento all'esodo. Entrambe le misure sono indispensabili al necessario cambio generazionale propedeutico a rendere la forza lavoro più performante ed in grado di rendere competitivo il sistema portuale nazionale. La formazione ricopre un ruolo centrale per la promozione di una reale "cultura della salute e della sicurezza sul lavoro" intesa come valore etico e sociale, attraverso attività di prevenzione, informazione e assistenza ai lavoratori.

G

Governance Regolazione

La Legge 84/94 in questi anni ha dato gli esiti sperati, generando un sistema efficiente e flessibile, dal punto di vista sia della vista sia del lavoro sia della produttività del comparto, coniugando le esigenze imprenditoriali con quelle dei lavoratori. Riteniamo pertanto utile, intervenire solo a parziale modifica della stessa, adeguandola alle aspettative di sviluppo economico e strategico che il nostro Paese dovrà affrontare nei prossimi anni. Una riforma totale, rischierebbe infatti di disperdere tutto ciò che di buono l'attuale L.84/94 è stata in grado di generare per il lavoro e per l'economia.

Il riordino di tipo normativo imposto dalla riforma del 2016, con il parziale accorpamento delle vecchie autorità portuali e la ridefinizione delle competenze degli organi delle nuove AdSP, non è stato in grado di ridisegnare completamente l'organizzazione degli scali marittimi, rappresentando di fatto un'occasione persa per l'effettivo cambio di passo. Manca senz'altro un coordinamento incisivo da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che assicuri un'omogeneità interpretativa ed applicativa della normativa di riferimento ed al contempo una gestione rafforzata a livello centrale.

Le AdSP devono mantenere quella terzietà che solo la natura pubblica può garantire loro e restare sotto un'unica cabina di regia gestita dal Mit, in un'ottica integrata e coordinata.

La concentrazione di potere da parte di alcuni player del mare sta creando monopoli sempre più importante che minano alla base quel principio di concorrenza, aperta e regolata che è il pilastro fondante della L. 84/94. Occorre pertanto conferire maggiori poteri al MIT e alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle ADSP, per svolgere un ruolo di regolazione del mercato.





E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Sono necessari una serie di interventi per promuovere la sostenibilità ambientale e la transizione ecologica nei porti che sono spesso all'interno delle città o comunque nelle vicinanze di centri abitati. Riteniamo importante investire in progetti come i "Green Ports," mirati a rendere le attività portuali più compatibili con l'ambiente e la vita urbana con l'obiettivo principale di ridurre i consumi energetici anche attraverso la sostituzione dei motori termici con motori elettrici dei mezzi di sollevamento, trazione e per la mobilità interna al porto, aumentare la sostenibilità ambientale nei porti italiani attraverso l'implementazione di misure come l'efficienza energetica, l'uso di energie rinnovabili e l'elettrificazione delle banchine utile a sostenere energicamente il naviglio ormeggiato in porto senza dover avere l'inquinamento dei motori termici. È importante investire nei porti come HUB energetici anche per la produzione di energia da fonti rinnovabili. I porti del futuro potranno anche produrre combustibili in modalità verde, come biometano, biodiesel e idrogeno, per una mobilità marina e terrestre sostenibile. Inoltre, gli investimenti in infrastrutture adatte ai carburanti a zero emissioni stanno diventando uno strumento geopolitico di influenza delle grandi potenze. Insomma, i porti stanno giocando un ruolo cruciale nella transizione verso un futuro energetico più sostenibile. Altro elemento degno di nota sui temi ambientali è rappresentato

dall'applicazione della tassazione ETS ed il suo impatto sul sistema portuale italiano. I porti di transhipment potrebbero risentire di questa tassazione perché competono con porti che sono esclusi dall'applicazione di tale norma perché appartenenti a Paesi fuori dalla CE. Maggiore attenzione deve essere rivolta a quelli che saranno gli impatti sul mondo delle autostrade del mare e quindi dei traffici RO RO e RO PAX. È importante evidenziare come il nostro Paese, data anche la posizione geografica, sia leader in Europa in questo settore. L'importanza delle autostrade del mare, in termini ambientali, è ormai condivisa da tutti gli Stati membri dell'Unione Europea che le ha inserite tra le principali rotte europee (nono corridoio delle reti TNT). Basti pensare che l'utilizzo del trasporto marittimo in alternativa al trasporto su gomma abbatta l'emissione di CO2 del 66% e nel solo 2022 grazie alle autostrade del mare sono stati tolti dalle strade di tutta Europa circa 2,4 milioni di mezzi pesanti con circa 2,6 milioni di CO2 in meno emessi nell'atmosfera. Pertanto è importante continuare ad applicare questa tassazione ma premiare le aziende che scalano il nostro continente reinvestendo le somme divenienti per l'ammodernamento della flotta con mezzi sempre meno inquinanti e privilegiando l'impiego di navi ibride in grado di utilizzare motori elettrici già in prossimità dei porti. Questo porterebbe ad un'incentivazione dell'utilizzo delle infrastrutture portuali europee.

S

Social Lavoro Welfare Formazione

Il lavoro nei porti merita un'attenzione particolare perché molto complesso ed esposto a tantissimi rischi, quelli da interferenza, lavoro in altezza, sotto carichi sospesi, lavoro in spazi ristretti, ecc. Il profilo del lavoratore portuale è un profilo altamente specializzato, polivalente e flessibile. Il mondo portuale è stato spesso precursore di avanzamenti normativi presi come punto di riferimento da altri mondi del lavoro. La produttività dei porti rappresenta un elemento che, insieme ai temi della sicurezza, impone una riflessione su come proiettare il lavoro portuale nel futuro. Occorre ripensare il lavoro partendo dal dare maggiore centralità al benessere delle persone, alla tutela del tempo privato nell'alternanza tra tempi di lavoro e tempi di riposo. Le sperimentazioni estere e nazionali ci consegnano un dato inequivocabile sull'aumento di produttività. Nei porti si potrebbe pensare ad una settimana lavorativa corta che si articoli su 4 giorni per 30 ore settimanali a parità di salario. È auspicabile che i corpi intermedi si facciano carico di una discussione seria e propositiva propedeutica all'individuazione di un caso studio da avviare nel minor tempo possibile che metta tutti nelle condizioni di fare una valutazione laica sul reale impatto sulla produttività e sulla qualità della vita della forza lavoro.

Di seguito una serie di interventi urgenti. Lavoro usurante

È di fondamentale importanza l'allargamento della platea dei lavoratori che hanno accesso al lavoro usurante. Occorre però chiarire che esiste un tema di sostenibilità economica che impone una riflessione.

Se ipotizzassimo l'ingresso di alcune categorie di lavoratori portuali all'interno della categoria usurante questo non sarebbe sufficiente all'uscita anticipate dei lavoratori coinvolti perché il passaggio tra la retribuzione da lavoratore dipendente alla pensione genererebbe una perdita economica che renderebbe difficoltosa l'uscita. Pertanto sarebbe opportuno ragionare su un sistema di integrazione salariale che accompagni il lavoratore nei 5 anni di pensionamento anticipato.

Sicurezza

Il tema sicurezza ci vede tutti impegnati al fine di garantire, alle lavoratrici ed ai lavoratori, maggiori garanzie e tutele. Riteniamo necessaria una revisione delle competenze delle AdSP che devono, tutte, dotarsi di uffici dedicati al "Lavoro Portuale" e di un numero congruo di Ispettori a cui vanno affidati anche poteri sanzionatori. È doveroso ripartire dagli RLS, RLS di Sito a partire dal rinnovo del protocollo (allegato I) sulla sicurezza per ammodernarlo e garantire un trattamento omogeneo in tutto il Paese prevedendo un numero di ore di agibilità sufficiente a garantire a tutte le rappresentanze di sito un'attività h24 7 giorni su 7.

Formazione

Aumentare il numero di ore dedicate alla formazione, renderla obbligatoria, cucita sulle specificità delle attività portuali. Partendo dai mancati infortuni costruire un meccanismo di protezione individuale e collettivo che premi le buone pratiche e che tolga le materie di sicurezza dai termini di competitività aziendale.

Sicurezza.

La sicurezza sul lavoro è una priorità, è necessario garantire condizioni di lavoro sicure e adeguate con standard sempre più alti che generino una vera e propria competizione nel miglioramento e negli investimenti. Un sistema premiante che valorizzi gli investimenti in questo senso. È necessario abbandonare una vecchia visione del lavoro portuale dove la flessibilità come elemento principale della competitività aziendale per approdare in un sistema strutturato sull'assenza di infortuni dovuti, troppo spesso, a ritmi di lavoro troppo elevati, al mancato rispetto dei tempi di riposo tra un turno ed un altro e ad un utilizzo strutturale di ore di lavoro in straordinario.

G

Governance Regolazione

È importante evidenziare che la Legge 84/94 non ha bisogno di una riforma ma di piccoli e mirati interventi utili ad accompagnare la portualità ad una essenziale modernizzazione. Di seguito alcuni punti per noi rilevanti:

1. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP): Gli enti devono rimanere enti pubblici non economici ad ordinamento speciale così da mantenere il ruolo di coordinamento promozione e controllo. Un ruolo che ha permesso alla portualità di avanzare e di essere

messa a sistema. I porti nazionali devono, come già previsto, fare sistema fra loro come se fossero banchine di un solo porto nazionale. Tale sistema aiuta a uniformare le pratiche di lavoro ed evitano una concorrenza tra porti che porta solo ad una precarizzazione delle tariffe e del lavoro.

1. Riforma dei porti: la riforma Delrio ha apportato modifiche che giudichiamo corrette e utili a gestire la portualità a partire dal superamento delle Autorità portuali e l'inserimento delle Autorità di Sistema Portuale. Il superamento degli interessi locali a vantaggio dell'interesse nazionale costituisce il cambio di paradigma legato alla concezione di infrastruttura pubblica, pagata dallo stato e che va messa a reddito ad interesse delle società. Tra le varie ipotesi di riforme annunciate dall'attuale governo c'è quella sull'autonomia differenziata che va in senso opposto e contrario al sistema unico nazionale e che non tiene conto della dinamica globalizzata in cui si muove l'economia marittima e quindi quella portuale. Una delle principali criticità da superare è costituita dall'assenza nel comitato di gestione dalle parti sociali, in particolare è mancato il punto di vista delle lavoratrici e dei lavoratori. Tavolo permanente sulla modifica della Legge 84 del 1994: Riteniamo imprescindibile l'apertura di un tavolo permanente di confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per un confronto costante e costruttivo con all'interno la voce delle lavoratrici e dei lavoratori dei porti italiani.

E

**Enviromental
Sostenibilità
Transizione**

Contabilizzazione dei benefici ambientali del trasporto intermodale e loro adeguata pubblicizzazione/disseminazione.

Certificazione credito di carbonio derivato da servizi intermodali al fine di istituire un mercato dedicato a compensazioni specifiche del settore.

S

**Social
Lavoro
Welfare
Formazione**

Contabilizzazione dei benefici sociali del o intermodale e loro adeguata pubblicizzazione/disseminazione.

Giornate PORTE APERTE dedicate alle visite delle scuole secondarie locali presso gli interporti aderenti.

G

**Governance
Regolazione**

Terminal Bonus (Bonus ultimo miglio) come completamento della filiera degli incentivi al trasporto intermodale già erogati.

Omogeneizzazione delle modalità di calcolo e contabilizzazione dei traffici al fine di renderli perfettamente paragonabili e interlocuzione con Eurostat per inserimento nelle statistiche europee dei dati sugli RRT.





E

Enviromental Sostenibilità Transizione

Favorire e sostenere intermodalità e multimodalità per rendere il trasporto e la logistica più sostenibili e più efficienti, anche attraverso una forte transizione digitale in grado di ottimizzare i processi. Il sistema camerale può contribuire attraverso studi, analisi, indagini e attività di supporto PID.

S

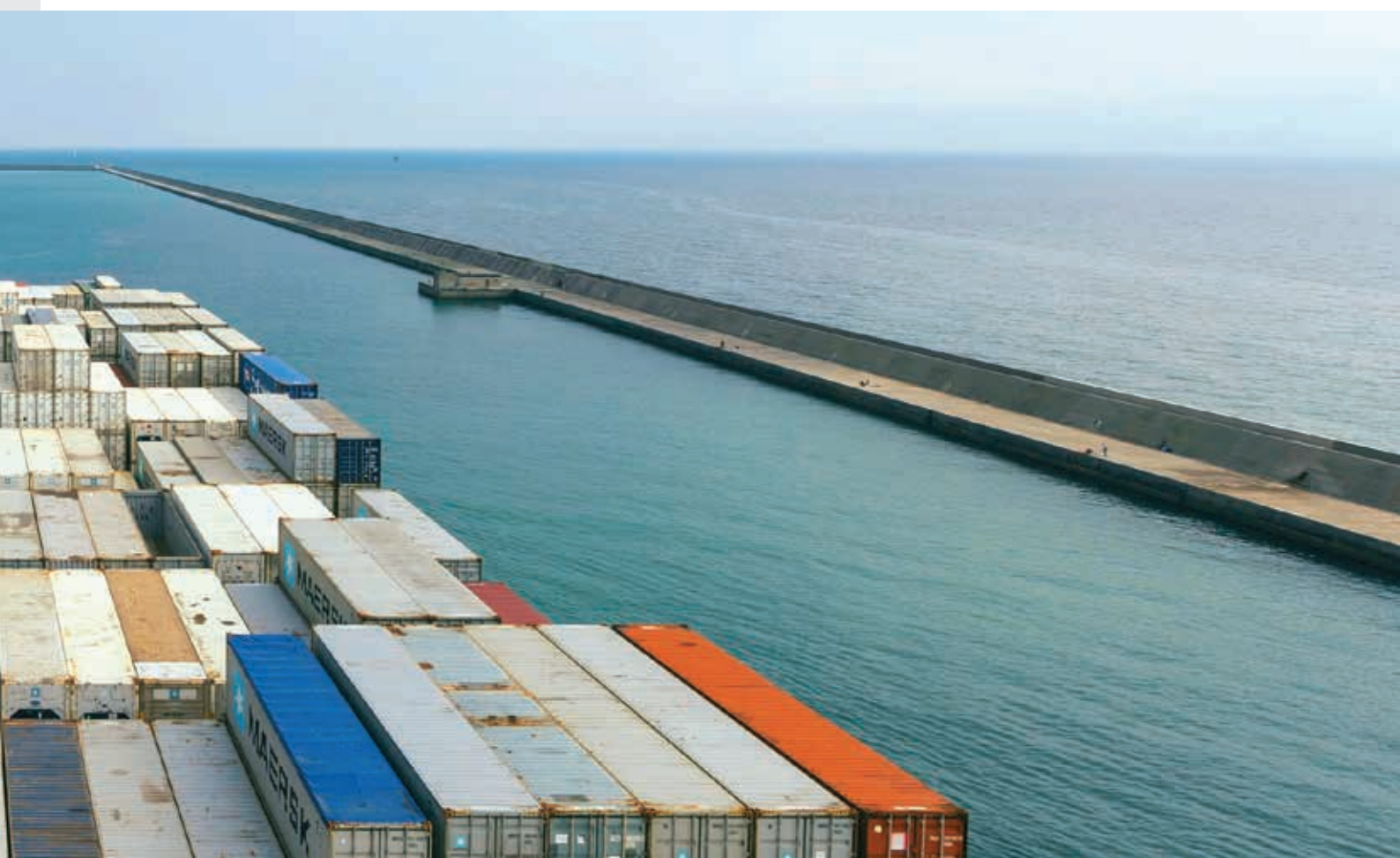
Social Lavoro Welfare Formazione

Rendere le professioni del settore trasporti e logistica (autisti, magazzinieri, terminalisti, ecc) più attrattive e interessanti per i giovani al fine di sostenere e soddisfare il fabbisogno di replacement e di espansione della professione. Il monitoraggio del mismatch tra domanda e offerta con il sistema excelsior e la progettazione di seminari formativi dedicati possono rientrare nel contributo del sistema camerale.

G

Governance Regolazione

La governance del sistema logistico deve partire dalle esigenze delle imprese di produzione che devono vedere la logistica come un'opportunità, un business e non solo come un costo, interno o esterno che sia. In quest'ottica, il contributo del sistema camerale può riguardare le riforme di alcuni settori.



I CONTRIBUTI DI ASSITERMINAL



LAVORO MARITTIMO



TRANSIZIONE ECOLOGICA
PORTI E MARE



PORTI E LOGISTICA



ROTTE COMMERCIALI



NETWORK TECHNICAL DATA



1.777.300
TOTAL
AREA



298.650
WAREHOUSING
AREA



5.878
QUAY
LENGTH



5
SILOS



41
RAILWAY
INFRASTRUCTURE

PORTS
8 terminals managed in 4 ports

VOLUME OF GOODS HANDLED
over 9 million tons

COMPANIES
14 subsidiaries

EMPLOYEES
over 500

CARRARA • LIVORNO • MONFALCONE • VENEZIA



Premessa: la transizione del modello concessorio

Stiamo affrontando un momento particolarmente delicato che porta le concessioni portuali verso una profonda transizione.

Si tratta del cambiamento del modello procedimentale e provvedimentale delle concessioni portuali e il corrispondente modello di governance delle Autorità di sistema portuale.

È evidente che il modello di concessione previsto dal codice della navigazione, basato su un approccio immobiliare, debba ritenersi ormai integrato dall'ordinamento europeo e, in attuazione di quest'ultimo, dall'art. 18 della legge n. 84/1994 e dal dm 202/2022.

La dettagliata disciplina porta le concessioni portuali verso una nuova dimensione che prende atto dell'avvento dei mercati finanziari nelle società concessionarie e della globalizzazione del mercato dello shopping e, di conseguenza, di quello terminalistico.

Non ci si può, quindi, più nascondere dietro al principio di specialità che connaturava storicamente il codice della navigazione sia "rationae materiae" sia per applicazione speciale del diritto internazionale.

Di conseguenza le norme in materia di mercato interno e concorrenza previste dall'ordinamento dell'Unione europea sono ormai parte della disciplina con conseguenze

procedurali e di sostanza (come l'introduzione dell'obbligo di presentare un piano economico finanziario in equilibrio).

Il cambiamento nel rapporto con i concedenti

Il rapporto con le Autorità concedenti, proprio per l'attuazione del diritto europeo, come recentemente confermato (per l'ennesima volta - ricordiamo il primo caso AGCM del Provveditorato del Porto di Venezia) dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea, non soggiace più alla logica asimmetrica dell'interesse legittimo, portando concessionari e concedenti su un piano commerciale di parità negoziale discendente dall'applicazione diretta delle norme in materia di concorrenza.

Questo rapporto subisce pertanto un'evoluzione che, però, non deve essere portata all'estremo (errore tecnico) di assimilarne la disciplina delle concessioni portuali a quella delle concessioni di servizi o alle concessioni di lavori.

La natura di "concessioni di beni" rimane infatti prevalente nelle concessioni portuali che, come stabilito dalla Corte di Giustizia (a partire dalla sentenza Ciola per arrivare al considerando n. 15 della Direttiva 23/2014/UE), rimangono autorizzazioni ad esercitare un'attività liberalizzata in via esclusiva su una specifica area. Rimarchiamo due concetti giuridici chiari in giurisprudenza:

a) la concessione ha ad oggetto l'uso esclusivo di un'area e
b) l'attività ivi svolta è libera, ossia non è vincolata a garantire tariffe massime disciplinate dallo Stato così come non è garantita da tariffe minime (cosa che tipicamente accade per i business regolati).

Ovviamente, come per la maggior parte delle attività, chi eroga operazioni portuali deve possedere requisiti di idoneità disciplinati dalla legge (art. 16 l. 84/94), così come deve garantire parità di trattamento ai propri clienti senza discriminazioni (in ragione del divieto antitrust di praticare "condizioni dissimili per prestazioni equivalenti", nonché nei casi di applicazione dell'"*essential facility doctrine*"). Questo, però, vale per ogni attività economica. Non sussisterebbe quindi una regolazione economico-finanziaria simile a quella prevista per le concessioni tipiche dei servizi regolati (come le autostrade, gli aeroporti, il TPL, ecc...). Infatti, questi ultimi sono soggetti ad una disciplina concessoria (quella discendente dalla direttiva 23/2014/ue) che ha come oggetto l'erogazione di un servizio "per conto dello Stato", ossia con trasferimento del pubblico potere da parte dell'amministrazione. Questo schema contrattuale, elaborato e dettagliato proprio dalla Corte di Giustizia dell'Unione europea, sembra esser troppo spesso confuso con le concessioni

portuali fino al punto che persino enti di estrema reputazione (almeno in teoria) adottano provvedimenti che pongono sullo stesso piano i due istituti, con una conseguente frustrazione della certezza del diritto e conseguente disincentivo degli investitori.

I rapporti con le istituzioni nazionali ed europee

Non si può sottacere, ad esempio, dell'atteggiamento ambivalente della Commissione europea: da una parte la DGCOMP che impone l'applicazione del diritto della concorrenza consacrando il principio di parità tra impresa concessionaria e impresa pubblica (anche se denominata autorità) concedente, con conseguente conferma del modello concessione "di bene" mentre dall'altra parte i servizi di vigilanza sul PNRR obbligano l'Italia ad adottare linee guida di attuazione del DM 202/2022 con regole tipiche delle concessioni di servizi di interesse generale.

Ad esempio, è stata prevista la preferenza, in termini di punteggi di gara, per concessionari che propongono rendimenti - IRR - tendenti al costo medio ponderato del capitale proprio e di debito - WACC; criterio che la Corte di Giustizia aveva introdotto, fin dalla sentenza Altmark come declinazione della regola di proporzionalità di cui all'art. 106 TFUE per il trasporto pubblico locale e che è stato poi esteso

anche alle infrastrutture con tariffe regolate per gli utenti con asimmetria informativa (come autostrade e aeroporti).

Una evidente differenza di visione all'interno della Commissione europea che, però, ha una sua speculare asimmetria, ad esempio, tra Ministero vigilante e Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Si configura un quadro giuridico e di bilanciamento dei poteri che mette le imprese (ivi include le Autorità di sistema portuale) in una condizione di incertezza che provoca un fortissimo disincentivo all'investimento "consapevole" e favorisce eccessivamente tentativi di ingressi predatori nel mercato. Tentativi a cui le imprese serie sono riuscite a resistere, ma ad un costo di personale, tempo, pazienza ed economico che troppo spesso pone un serio interrogativo sull'opportunità di investire in Italia. Per fortuna la risposta è stata spesso positiva, anche grazie all'enorme lavoro di coordinamento dei diritti diffusi e di costante mediazione relazionale e tecnica che l'Associazione ha promosso ed eseguito in questi difficili anni di transizione.

Il sostegno sindacale, economico, relazionale, giuridico e rappresentativo (cosa più importante) di Assiterminal ha consentito di accompagnare questa transizione tanto a livello nazionale quanto a livello locale presso le diverse Autorità di sistema portuale.

Il rapporto con le imprese: l'integrazione verticale e orizzontale

Tale sostegno è risultato ancor più importante anche per la seconda riconfigurazione dei rapporti dei concessionari portuali, ossia il rapporto con il fenomeno economico dell'integrazione verticale. Non si può certo invocare il diritto alla libera concorrenza solo quando viene comodo. L'onestà intellettuale è stata fondamentale per mantenere un alto profilo di credibilità con le istituzioni. Pertanto il diritto della libera impresa di organizzarsi anche in mercati limitrofi non può essere certamente combattuto per mero

principio. Anzi, il principio della libertà d'impresa è forte il più importante su cui i concessionari portuali basano la propria azione quotidiana.

Va, però, specificato che libera concorrenza non significa "liberi tutti" bensì rispetto di tre specifici divieti: abusi di posizione dominante, intese restrittive della concorrenza e concentrazioni con analoghi effetti.

Ed è proprio questa la ratio che ha guidato la modifica dell'art. 18 comma 7 (oggi comma 9) che consente ad una società di essere titolare di più concessioni nello stesso porto.

Ed è anche questa la ratio che

dovrà guidare il presidio delle Autorità di sistema portuale, dell'AGCM e della DGCOMP nel monitoraggio delle concentrazioni che tendono a rafforzare posizioni dominanti tanto attraverso acquisizioni formali di pacchetti societari quanti attraverso intese con medesima finalità (es. finanziamento del debito). Anche sotto questo profilo l'Associazione si ritrova davanti ad un ruolo nuovo e dialogico con le Autorità competenti in materia di concorrenza al fine di tutelare i "diritti diffusi" ossia il mercato rappresentato, lasciando alle singole imprese le tutele individuali. ■





◆ TCR - TERMINAL CONTAINER RAVENNA

IL LAVORO NEI PORTI



“Centinaia di scaricatori invisibili zappano il carbone entro le stive e ne colmano grandi ceste che, per mezzo di argani a vapore sono tirate sopra coperta, dove ricevitori e pesatori le mettono in spalla ai facchini, che vanno a scaricarle nei carri”.

*Edmondo De Amicis
“Carbunè”*

Avv. Lorenza Paletto

La peculiarità del rapporto di lavoro nel porto viene da subito evidenziata dall'incipit del CCNL “Il presente C.C.N.L. regola i rapporti di lavoro tra le imprese di cui agli artt. 16 e. 18 della Legge 84/94 e successive modificazioni, le Autorità Portuali di cui all'art. 6, i soggetti di cui all'art. 17 comma 2 (imprese), comma 5 (agenzie) della predetta legge ed il personale da esse dipendente, ivi compresi i lavoratori e i soci lavoratori delle imprese di cui all'art. 21 della richiamata legge.”

Come è noto, nell'ambito dell'organizzazione delle attività dei servizi alle merci nei porti, le autorità comunitarie hanno individuato tre aree o settori di attività all'interno del ciclo delle operazioni portuali:

1. Il mercato dei terminalisti della merce cioè degli operatori che espletano le operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione della merce a mezzo di infrastrutture e sovrastrutture fisse, che nell'ordinamento nazionale vengono definite “concessionari ex art. 18” della l. 84/94
2. Il mercato degli operatori che offrono all'utente, al vettore marittimo e/o al terminalista i propri servizi, per il cui svolgimento non è necessario disporre di strutture fisse in esclusiva, che l'ordinamento nazionale declina nell'area di azione delle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84/94

Il mercato delle imprese fornitrici di manodopera temporanea che nell'ordinamento portuale è disciplinato dall'art. 17 della l. 84/94. Dopo l'approvazione della l. 84/94 in Italia i contratti di lavoro degli addetti individuabili nelle aree sopra indicate e ai dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale sono regolati da un unico contratto collettivo di lavoro nazionale che riconosce la specificità e la specialità del lavoro portuale, sia operativo che amministrativo, e identifica in modo inequivocabile ed oggettivo la comunità portuale.

L'esperienza oramai ultraventennale delle Autorità portuali, se da una parte testimoniano chiaramente la capacità del CCNL di garantire la pace sociale nel porto, dall'altra parte segnala anche qualche punto di debolezza nell'organizzazione del lavoro in porto e la necessità di affrontare in maniera più attuale la disciplina del c.d. “terzo mercato” di cui all'art. 17.

Il c.d. “sistema porto” ha visto nascere circa un secolo fa la somministrazione di manodopera e ha garantito, per lungo tempo, non solo dignità e tutela, ma anche privilegi rivelatisi a lungo andare, però, anacronistici e comunque antieconomici.

L'attività portuale ha da sempre presentato quegli aspetti di variabilità e di non prevedibilità dei carichi di lavoro che oggi richiedono alla prestazione requisiti di flessibilità. In quest'ottica il lavoro portuale appare antesignano delle

ragioni che hanno consigliato il ricorso alla flessibilità.

L'oscillazione continua della domanda dei servizi alle merci, per effetto delle decisioni strategiche delle compagnie di navigazione e degli operatori logistici, ovvero ancora per motivi politici e a causa delle diverse guerre che devastano il mondo), ha determinato sempre più un necessario adeguamento dello strumento lavoro e orientamento a una maggiore flessibilità.

In questi ultimi anni si sono esplorate una pluralità di soluzioni alla ricerca del sistema più aderente alle esigenze del contenimento costi, non sempre pienamente efficienti e non sempre in grado

di garantire adeguate garanzie ai lavoratori. Nel 2017 si evidenziavano 32 imprese autorizzate alla fornitura di lavoro temporaneo ex art. 17, 2 comma, l. 84/94, 5 agenzie per il lavoro, ex art. 17, 5 comma l. 84/94, e un numero imprecisato di imprese autorizzate ex art. 16 che talvolta erogavano (e tutt'ora lo fanno), appalti di servizi border line con la somministrazione (fraudolenta) di lavoro temporaneo.

Sotto quest'ultimo profilo, peraltro, gli inasprimenti delle sanzioni operate con il D.L. 19 del 2 marzo 2024 la questione diventa sempre più delicata.

È quindi evidente che la disciplina del lavoro portuale suscita un

particolare interesse, poiché i temi richiamati, divieto di intermediazione di manodopera, appalto, subappalto, da sempre sono stati oggetto di difficile elaborazione dottrinale e giurisprudenziale. E da sempre, in particolare, il lavoro nei porti ha richiesto la scissione sin dall'origine tra struttura imprenditoriale e forza lavoro. Queste esigenze non si sono manifestate però in un ambito di ampia deregolamentazione e competitività, che oggi sarebbe definito di "precarietà" ma in un contesto "sicuro", caratterizzato da un marcato controllo pubblicistico e da una stretta regolamentazione corporativa, in situazione di sostanziale monopolio.



UN PO' DI STORIA...

Il regime così come ora rappresentato risale al RDL 15 ottobre 1923, mediante il quale lo Stato si assumeva l'onere di regolarizzare il lavoro nei porti, limitando il numero dei lavoratori addetti alle operazioni di imbarco, sbarco e trasbordo della merce ed istituendo le compagnie portuali e definendo a loro favore una riserva di lavoro. In base alle disposizioni di cui al successivo RDL 24 gennaio 1929 n. 166 e del DM 19 aprile 1929 le nuove compagnie portuali sostituiscono in pieno le vecchie società o associazioni cooperative. La Compagnia Portuale, oltre ad essere il soggetto imprenditoriale primario nell'ambito delle operazioni portuali, forniva obbligatoriamente il personale – forza lavoro a qualunque altro soggetto imprenditoriale partecipasse alle operazioni portuali. In tal modo l'intervento della compagnia spaziava dall'appalto di servizi, alla fornitura di personale, al collocamento, all'avviamento. Si verificava in tal modo una situazione istituzionalizzata e quindi lecita di pratiche interpositorie.

Il legislatore con una apposita norma del codice della navigazione aveva costituito una comunità di lavoratori cui era riservata, entro limiti rigorosi, l'organizzazione del proprio lavoro collettivo. Quindi le modalità della prestazione di lavoro erano predeterminate da un soggetto non coincidente con il datore di lavoro, che, nell'avvalersi

della manodopera fornita dalla compagnia portuale pretendeva solo l'esecuzione dell'attività lavorativa. Si verificava così, similmente a quanto ora accade per la somministrazione, uno sdoppiamento di poteri che concretizzava due rapporti giuridici distinti. Uno intercorreva tra il lavoratore portuale ed il soggetto che si avvaleva della sua opera, l'altro invece atteneva al rapporto tra il lavoratore e la compagnia portuale. Tale fenomeno, lungi dal dare luogo a forme di sfruttamento, garantiva la pace sociale, scaricando ogni onere sulla mancanza di concorrenza. Quella che in definitiva era una mercificazione della forza lavoro non dava luogo a sacche di precarietà e di sottoccupazione.

Appare evidenziata così la riprova della erroneità di ogni approccio ideologico con i temi della flessibilità. Le politiche comunitarie, però, ispirate alla salvaguardia della concorrenza lentamente portano però allo scardinamento di questo sistema.

La Corte di Giustizia Europea censura il sistema italiano di lavoro portuale nel suo aspetto più discutibile, dato dalla coincidenza del soggetto compagnia portuale nel ruolo di imprenditore all'interno del porto e di unico somministratore di manodopera.

La disciplina del riordino della legislazione portuale, contenuta nella legge 28 gennaio 1994 n. 84, che appunto giunge solo dopo l'intervento della Corte di Giustizia

Europea, ha dotato l'ordinamento italiano di una normativa moderna e adeguata ai principi (allora) comunitari sul piano della libera concorrenza e della liberalizzazione nei porti, favorendo la competitività tra gli scali e superando il previgente sistema portuale, anche con l'applicazione del principio cardine della separazione dell'attività amministrativa da quella commerciale.

Attraverso questa legge è stato introdotto un modello di governance pubblica dei porti affidata a 24 Autorità portuali che, succedendo a titolo non universale ai precedenti enti portuali, sono divenute sia il soggetto regolatore delle attività imprenditoriali svolte nel porto che l'ente gestore del demanio, secondo il tipico modello dei Landlord Port. Le Autorità portuali sono quindi enti pubblici istituiti per garantire la realizzazione e la regolazione di un libero mercato all'interno del porto, dove gli operatori possano concorrere fra di loro, secondo procedure neutrali e trasparenti, favorendo al tempo stesso la competitività dello scalo di riferimento, senza limitazioni di accesso che non siano giustificate dalla scarsità delle aree disponibili.

OGGI..

Nel 2016 il D. Lgs. 169/2016 ha introdotto una nuova disciplina del sistema portuale preordinata non solo allo snellimento delle precedenti n. 24AP, classificate

come enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotati di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare di bilancio e, in ragione di ciò, collocate nel novero delle pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del D. Lgs. n. 165/2001.

Tale disposizione è apparsa ai più come risolutiva di quella diatriba sulla natura giuridica di questi Enti, determinando così il superamento di quella tesi minoritaria sulla sua valenza "economica" delle Autorità.

La riforma non considera più il porto come mera infrastruttura territoriale, introducendone una concezione più funzionale e comprensiva anche delle aree retrostanti connesse con il flusso e con la trasformazione di merci, associandola così a un sistema di reti, di flussi e di relazioni fisiche

e immateriali capaci di produrre un valore aggiunto per il territorio locale e nazionale.

Il successivo D. Lgs. 232/2017, c.d. "correttivo", tra le varie novità, ha ampliato i poteri di iniziativa programmatica del Presidente, assegnandogli la responsabilità di garantire una manodopera portuale adeguata qualitativamente e numericamente alle dinamiche e alle caratteristiche dei nuovi trasporti marittimi, potendo intervenire, attraverso lo strumento del piano organico dei porti e dei lavoratori, con meccanismi di riqualificazione e di riconversione del personale (art. 8., comma 3 lett. s-bis e comma 3 bis).

QUINDI

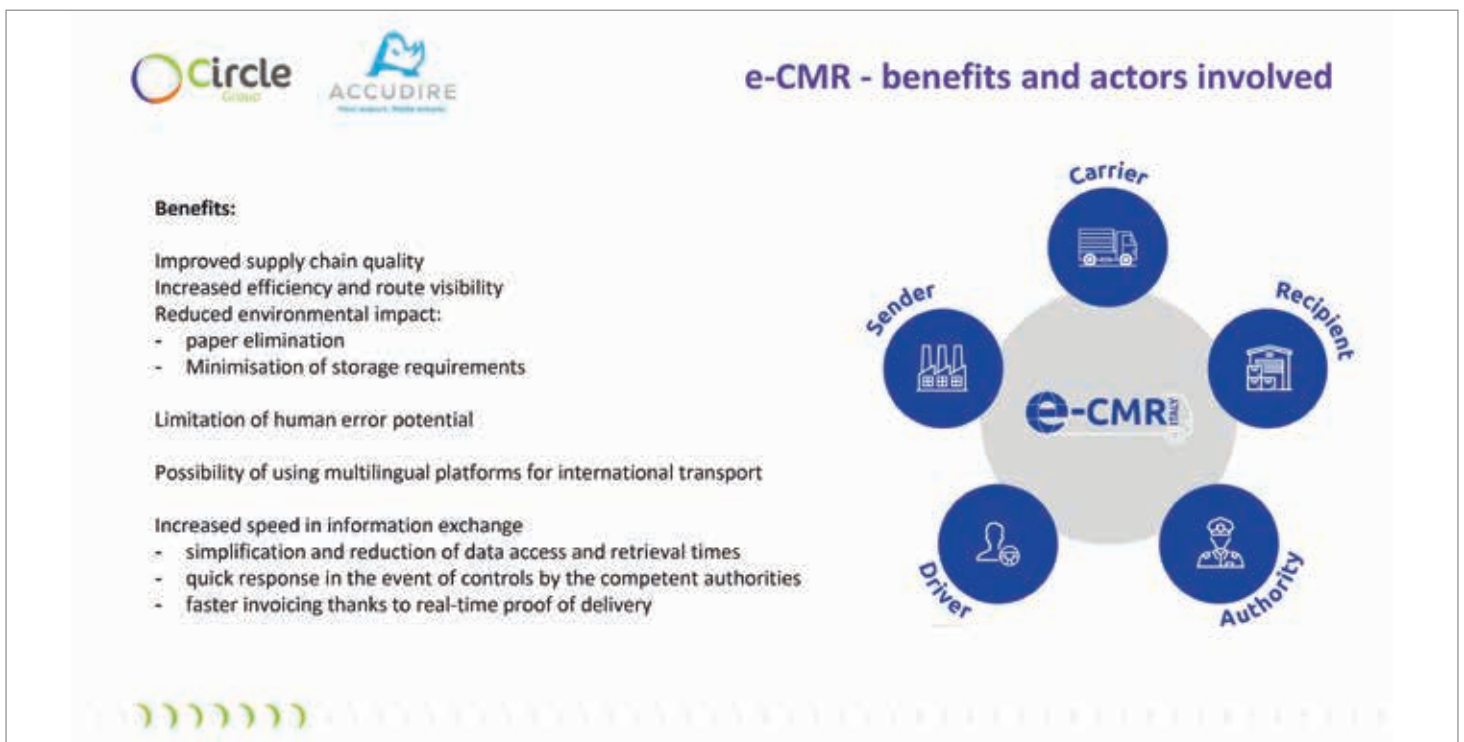
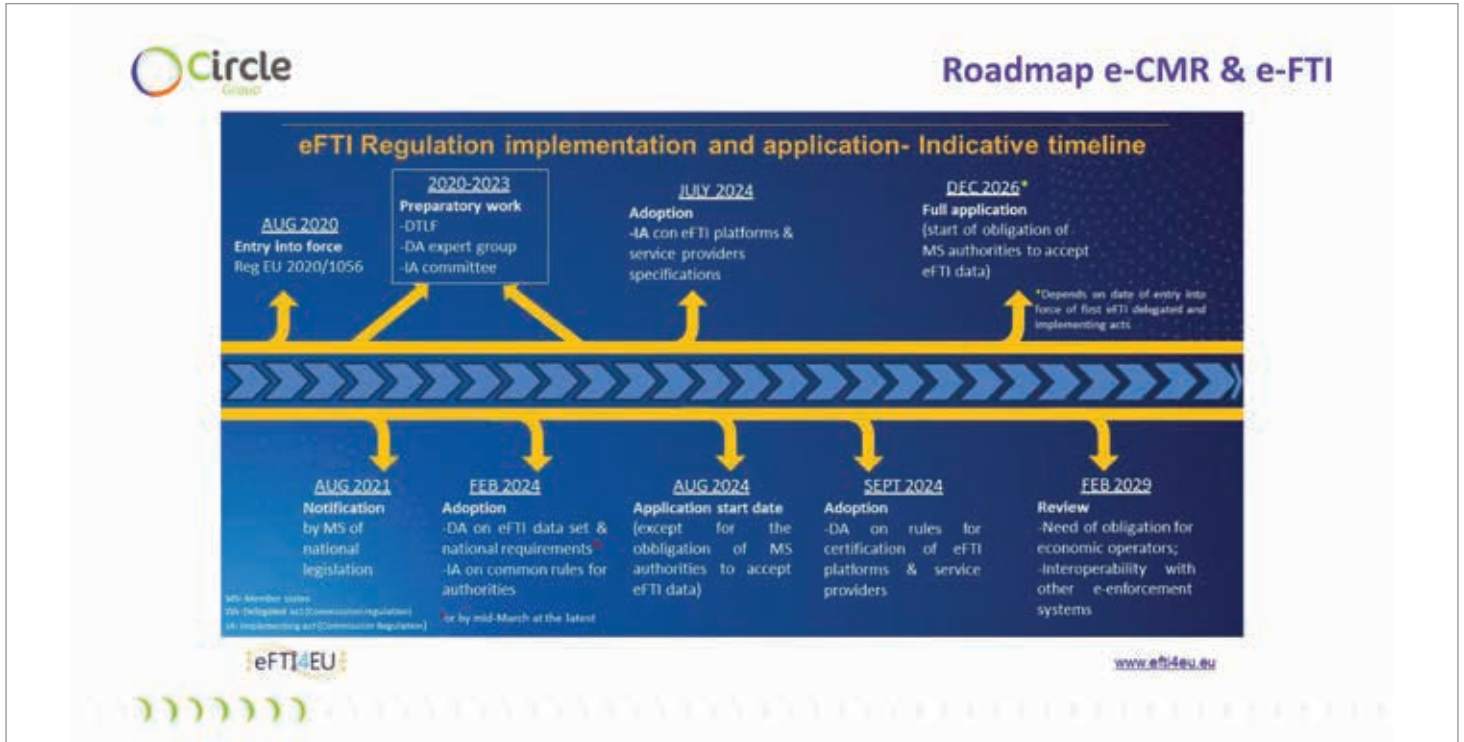
Per contemperare tutte le necessità e i bisogni degli operatori portuali e soprattutto per tentare quanto meno un avvicinamento se non proprio l'adeguamento

del lavoro portuale a tutto ciò che in questi anni nell'ordinario diritto del lavoro si è verificato, sarà necessario mettere mano con efficacia alla gestione della flessibilità, alla introduzione di tutte quelle fattispecie giuridiche che nel diritto del lavoro portuale ancora non sono in uso, all'ampliamento dell'apprendistato di tutti i tipi a tutte le categorie professionali e a tutti i livelli contrattuali, all'introduzione di particolari clausole che permettano l'uso di contratti a tempo determinato, alla valutazione delle eventuali introduzioni di nuove e diverse percentuali per l'utilizzo di contratti a tempo determinato, al maggior uso del c.d. staff leasing e via dicendo. Ma anche all'apertura del lavoro portuale al mondo femminile oggi davvero tanto troppo escluso per un retaggio storico che, oramai, non ha più senso di esistere. ■



DIGITALIZZAZIONE E LOGISTICA

Le sfide del settoe, il contesto italiano e le prospettove Esempio di regione Liguria

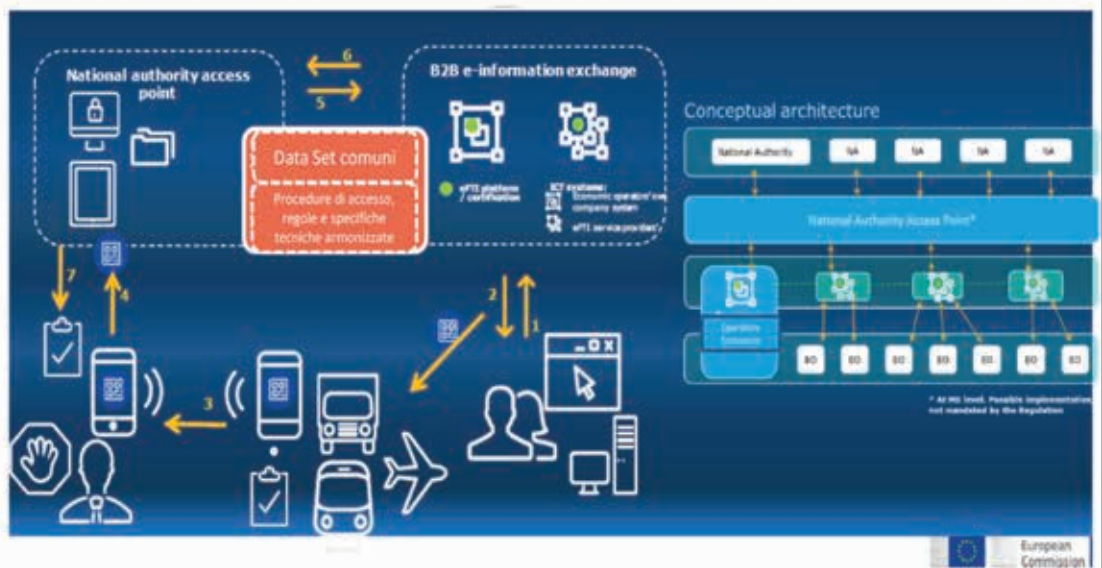


Introduction: e-FTI Regulation 1056/2020



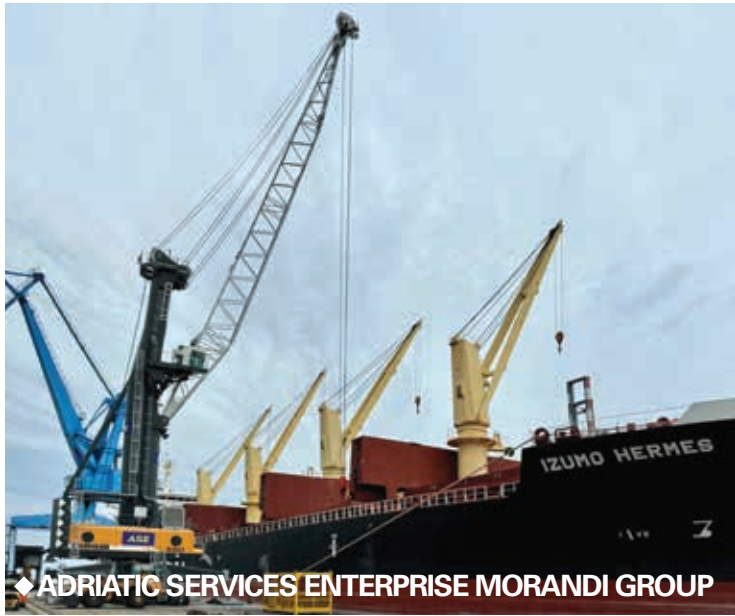
It enters into force as of **August 2024** (to be followed by delegated and implementing acts) and provides that EU Member States are obliged to receive transport information in an EU-wide harmonised electronic format.

A harmonised legal framework is provided by **Regulation 1056/2020**.



Ports & Terminals - Optimization and Digital Twin





◆ ADRIATIC SERVICES ENTERPRISE MORANDI GROUP



◆ TERMINAL CROCIERE - TERMINAL NAPOLI S.P.A.



◆ SAVONA TERMINALS SPA (GRUPPO CAMPOSTANO)



◆ AUTOMAR GIOIA TAURO



◆ EST EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI



Exclusive Sponsor

NatPower



Deloitte.



info@assiterminal.it



www.assiterminal.it



Seguici su 