

FEDERICO BARBERA

Uniport

NEI PORTI E NEI TERMINAL

18

Federico Barbera è personaggio di riconosciuta competenza ed onestà intellettuale e civica, da oltre quarant'anni sulla scena della portualità labronica e nazionale, con alle spalle un *cursus* maturato pressoché completamente nell'universo dell'imprenditoria marittima e portuale iniziato come responsabile operativo di Intercontainers, maturato poi in veste di direttore generale del Terminal Calata Orlando (Tco), la prima realtà privatizzata a Livorno in attuazione della legge 84/94, come presidente di Fise Uniport dal 2001 e, infine, come presidente dell'Interporto toscano Amerigo Vespucci, ma sicuramente omettiamo involontariamente qualcosa.

Barbera, come presidente di Fise Uniport ha risposto ad alcune nostre domande.

intervista

“

Che importanza rivestono i porti nel sistema Italia?

In una parola direi importanza massima o essenziale. In un Paese a forte vocazione manifatturiera ma carente di materie prime, pur in una fase che ha visto la delocalizzazione di diverse produzioni oltre frontiera, il sistema porti - componente nodale della rete logistica - è il supporto imprescindibile a quella vocazione manifatturiera nonché per la fitta rete di collegamenti marittimi di breve e medio raggio, che non ha pari nel Mediterraneo e in Europa, alternativi al tutto strada e per una crocieristica in posizioni anch'essa di eccellenza.

Una rilevanza strategica per la creazione di valore e occupazione. Non mi dilungo molto; rammento pochi numeri tratti da diverse analisi e ricerche realizzate negli ultimi anni da diversi, molteplici e accreditati istituti e centri studi: le merci importate via mare, circa 170 milioni di tonnellate (nell'anno precedente la pandemia Covid-19) pari a più del 65% del totale delle importazioni; quasi il 50% delle esportazioni; un valore prodotto pari a circa il 2% del Pil nazionale; più di 450.000 addetti (tra occupati diretti e quelli in attività indotte).

### Qual è il programma di Uniport?



Uniport è associazione di imprese, tra i suoi compiti statutari ha anzitutto la tutela degli interessi delle imprese con riguardo alle tematiche di natura sindacale, ma anche quello di sostenere e promuovere lo sviluppo delle imprese associate e di favorire ogni utile sinergia tra gli associati e le altre componenti dell'articolato mondo della logistica. In questo senso deve leggersi la nostra adesione a Conftrasporto, la confederazione di Confcommercio cui aderiscono associazioni di operatori di tutte le modalità di trasporto, che ci consente di rendere più forte ed efficace la nostra voce e capacità rappresentativa.

In coerenza con questi compiti negli scorsi giorni abbiamo reso pubblico il nostro "Position paper", un documento che individua – proprio all'avvio di una nuova legislatura – obiettivi con un'ottica non solo e non tanto di breve respiro per la portualità su temi quali il lavoro, la regolamentazione e la semplificazione, le infrastrutture logistiche, l'ambiente.

Ovviamente questo senza trascurare, anzi evidenziando e richiedendo azioni rapidamente risolutive a problematicità dovute al susseguirsi nell'arco di poco più di 2 anni dell'emergenza pandemica e dal conflitto russo-ucraino: l'incremento smisurato dei costi energetici e l'aumento dei canoni di concessione.

Non voglio apparire allarmista, ma oggettivamente ritengo che, se non si darà una risposta adeguata e tempestiva a queste emergenze è a rischio non solo la competitività delle singole imprese, ma l'equilibrio e la tenuta del sistema portuale.

Uniport è molto impegnata sul lavoro nei porti e nei terminal, con chi si confronta?

“

E', senza pregiudiziali, disponibile e aperta al confronto con tutti. Sulle tematiche del lavoro, essendo parte datoriale stipulante, fin dalla sua prima stesura ormai 22anni fa, del CCNL - unico di riferimento - dei lavoratori dei porti, ritiene che quel modello di contratto ha rappresentato fino ad oggi uno strumento capace tanto di tutelare adeguatamente i lavoratori, quanto di garantire che le imprese potessero concorrere facendo leva sulla qualità del servizio offerto.

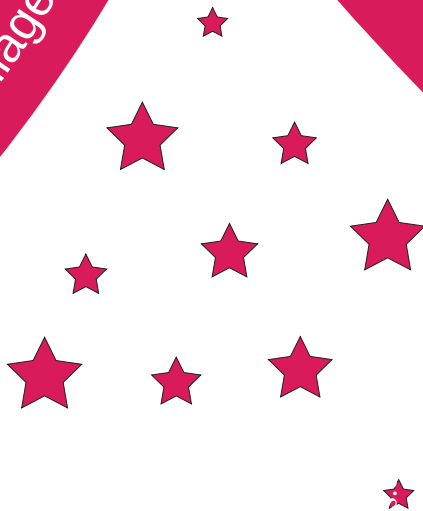
Partendo da queste premesse, riteniamo che il confronto sui diversi aspetti del lavoro necessariamente ed anzitutto è tra le parti datoriali e sindacali di quel contratto e, ferma rimanendo l'autonomia contrattuale delle parti stesse, con tutti quei soggetti ed entità ai quali quel contratto e l'ordinamento attribuiscono compiti e competenze su aspetti specifici quali sicurezza del lavoro, la formazione o altro.

Proprio perché riconosciamo il valore del contratto collettivo, devo sottolineare e ripetere quanto pure abbiamo voluto esplicitare nel nostro recente Position paper: chiediamo alle controparti l'esigibilità di tutte le previsioni contrattuali e a chi è preposto a ciò, una verifica della corretta applicazione.



**BEST WISHES**

[www.freschiagency.it](http://www.freschiagency.it)



**FRESCHI ALESSANDRO & C.**  
*SHIPPING & FORWARDING AGENCY*

### Che regole chiede Uniport sulle concessioni terminalistiche?



In assoluto, non solo per le concessioni, Uniport chiede regole chiare, certe, possibilmente semplici, uniformemente interpretate e applicate pur salvaguardando un margine di flessibilità necessaria in relazione ad oggettive ed insopprimibili specificità locali.

Solo in un contesto di questo tipo si possono garantire omogenee condizioni di concorrenza tra operatori e capacità di attrarre investimenti, indispensabili per garantire lo sviluppo e la crescita dei porti. Tra l'altro dovendosi sempre tener presente che i porti quanto più sono rilevanti tanto più operano in un mercato di dimensioni internazionali e che, in particolare per quelli mediterranei (quindi anche italiani), si tratta di una dimensione europea-unionale ma anche extra Ue. È innegabile che ad oggi, anche in mancanza di regole attuative di previsioni di legge che risalgono alla prima versione della legge 84 (ovvero a più di 28 anni fa), ogni porto ha adottato comportamenti e regole difformi che addirittura neanche sono state temperate allorché più scali marittimi sono stati posti sotto l'amministrazione di una stessa Autorità di Sistema portuale.

Oggi (invero ormai da due anni) il legislatore ha posto come obiettivo a breve termine l'individuazione di criteri omogenei e oggettivi finalizzati al rilascio delle concessioni, al loro rinnovo, alla determinazione della durata e dei relativi canoni. È ben noto che tale atto è anche stato elaborato e già su di esso sono stati acquisiti i pareri previsti dall'ordinamento. Spiace constatare un carente confronto con le rappresentanze delle imprese che mirano, ripeto, a che si arrivi a regole che tengano in conto caratteristiche del bene concesso, eventuali vincoli posti al concessionario, gli interventi che questi si impegna a realizzare sul bene concesso e gli investimenti necessari per la migliore gestione del bene, le ricadute generate in termini di occupazione, entrate pubbliche, ecc.

### Quali sono gli interventi infrastrutturali da portare nel sistema porti?



Ovviamente interventi di adeguamento dell'infrastruttura portuale strettamente intesa (banchine, piazzali, fondali) agli standard del naviglio che sono mutati e mutano in modo rapido.

Ma proprio perché più volte ho fatto riferimento ai porti quali nodi di una rete logistica, ritengo parimenti essenziali tutti quegli interventi finalizzati ad una migliore connessione tra i porti e le grandi direttrici di traffico stradale, ma soprattutto ferroviario. Se l'Italia vuole essere effettivamente piattaforma logistica nel Mediterraneo a servizio anche dell'Europa è indispensabile assicurare efficienti connessioni a tutti i porti maggiori, colmando le lacune ed eliminando i deficit di collegamenti là dove necessario. Solo così il sistema logistico italiano – che è imperniato sui porti – potrà fare un vero salto di qualità.