

## Legora de Feo (Uniport) a ShipMag: “Riforma dei porti, chi lavora in banchina deve essere di nuovo protagonista”/L’intervista

15 giugno 2023 - Redazione



**Il presidente designato: “Sulle concessioni portuali troppa confusione e servono regole certe”**

Roma – Ci svela le sue linee guida, **a ShipMag Pasquale Legora de Feo indica la rotta da seguire per FISE Uniport:** obiettivi precisi e chiari per “far capire che rappresentiamo un punto di riferimento importantissimo e vogliamo essere coinvolti sempre di più nelle scelte strategiche”. Oltre 4.500 dipendenti e un fatturato aggregato di circa 1,5 miliardi di euro (traffico container, Ro-Ro, merce alla rinfusa e passeggeri). È stato individuato dal consiglio direttivo dell’Associazione del mondo logistico portuale cui aderiscono aziende che operano nei maggiori scali italiani, **la sua candidatura sarà proposta all’Assemblea dei soci del prossimo 3 luglio come nuovo presidente.**

**Quali sono i suoi programmi per FISE Uniport?**

“Ci sono diversi temi sul tavolo che bisogna approfondire iniziando dalla riforma dei porti

su cui ci spenderemo molto. È sotto gli occhi di tutti che la riforma Delrio non ha prodotto gli effetti sperati e quindi bisognerà intervenire. E poi c'è la questione delle linee guida sulle concessioni: siamo rimasti sbalorditi, bisogna intervenire per correggere il tiro”.

### **Entriamo nel dettaglio sulla riforma dei porti, quali i nodi critici?**

“Facciamo una premessa, quella che sarà l'azione di FISE-Uniport sarà il frutto di un lavoro di squadra con tutto il direttivo: insieme potremo dare risposte importanti. Partendo dalla riforma Delrio sia assolutamente da ripensare la composizione e compiti degli organi e organismi. Di fatto è stato sostanzialmente azzerato il ruolo del privato che invece vive la banchina, investe, crea occupazione e rischia contribuendo in misura determinante al successo del porto; dovrebbe avere maggiore voce sulle decisioni, sicuramente almeno per quello che riguarda le decisioni strategiche di pianificazione e di programmazione. Non può essere paragonabile l'esperienza e l'apporto che può dare rispetto a chi (pur validissimi funzionari o esperti) non hanno esperienza manageriale diretta. Aspettiamo anche di capire quando verranno licenziati i piani regolatori dei porti: servono tempi certi”.

### **Rispetto alle linee guida delle concessioni che posizione avete?**

“C'è da ragionare moltissimo su quello che abbiamo letto a dicembre dove si evidenzia una linea un po' confusa con la figura di ART che risulta predominante rispetto al ruolo dell'Autorità di Sistema e così non può andare bene. In quelle linee guida emerge soprattutto un aspetto: l'assegnazione della concessione viene stabilita in base ad un elemento finanziario e non industriale. Non possiamo condividere questa importante. E poi c'è un altro aspetto”.

### **Quale?**

“Bisogna avere in ogni porto le stesse regole, non possono cambiare da uno scalo all'altro. Da una parte si paga una cifra e magari a distanza di pochi chilometri per terminal o banchine analoghe la cifra è doppia. È anche necessario fissare un tetto massimo e dei criteri di adeguamento del canone più razionali. Bisogna fare chiarezza. E poi sul lavoro portuale sarà necessario un approfondimento. Il contratto nazionale collettivo va rinnovato e bisogna accelerare su sicurezza e formazione ma bisogna ragionare su una questione. Noi non siamo contro il metodo storico dell'esistenza di un solo fornitore del lavoro portuale ma questo soggetto deve essere competitivo e deve stare sul mercato sia per quanto riguarda la qualificazione della manodopera che offre sia per quanto riguarda i costi. Non si comprendono situazioni in cui, pur applicando il medesimo CCNL, vi sono vere divaricazioni (non lievi motivabili differenze) tra il costo di un dipendente del terminal rispetto al lavoratore portuale temporaneo.

### **Cold Ironing, quanto siete coinvolti?**

“Poco, purtroppo. Invece ci sarebbe molto bisogno del nostro contributo e lavoreremo in questa direzione per farci ascoltare: il dibattito sul futuro green delle banchine è fondamentale ma ci vogliono elementi certi su cui confrontarci in termini di tariffe e fornitori. Abbiamo notato con piacere che la logistica sta diventando centrale nelle azioni di governo ma ci aspettiamo però che il mondo politico ascolti anche la parte privata che 'vive' il porto a trecento sessanta gradi. Ad esempio, continuano le discussioni su temi, come quello dei dragaggi, che avrebbero bisogno di una semplificazione. Siamo un'associazione importante presente nei maggiori porti italiani che gestisce 60% di oltre 12 milioni Teu che circolano nei nostri scali. Siamo pronti a dialogare con Assiterminal e Assologistica per fare fronte comune su alcune sfide da affrontare, poi ognuno ovviamente ha la sua anima. Sono convinto che insieme a tutta la squadra di Uniport si potrà lavorare

per raggiungere obiettivi importanti proseguendo l'ottimo lavoro fatto da Federico Barbera che in questi anni è stato molto bravo a far crescere l'associazione. La sua esperienza è fondamentale e spero che continui ad essere al nostro fianco come presidente onorario”.