



Segreterie Nazionali

Audizione presso la

8^ Commissione Permanente del Senato nell'ambito dell'esame dell'atto di Governo:

"Schema di decreto legislativo recante riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 (303)".

Ringraziamo preliminarmente il presidente della Commissione, ed i suoi componenti, per aver proceduto ad effettuare questa audizione.

Il contesto competitivo in cui operano i nostri porti è oggi in profondo mutamento a causa del cambiamento degli scenari geo-economici e della sempre maggiore aggressività delle strategie di mercato e dei meccanismi di concorrenza posti in essere dalle compagnie di shipping.

Le interpretazioni disomogenee della L. 84/94, che hanno portato alla creazione di più modelli portuali spesso in competizione tra loro, e la oramai decennale assenza di politiche dei trasporti, unitamente alle inefficienze dovute alla cattiva burocrazia (controlli doganali e fitosanitari) sono fattori che hanno di fatto portato ad un progressivo indebolimento dell'offerta portuale italiana.

Tale considerazione diviene ancor più tangibile quando il ritardo di competitività del nostro sistema portuale e logistico si traduce in vantaggio per i porti del Nord Europa, ad esempio a seguito dell'apertura del valico del Gottardo di pochi giorni fa.

Un evento annunciato che potrebbe prevedere un flusso importante di produzione nazionale destinata a servirsi di porti come Rotterdam e Anversa, auspicando che l'evento successivo (Brennero) ci trovi adeguati rispetto alle attese.

Ulteriori rinvii della riforma della legislazione portuale potrebbero pertanto comportare una inesorabile marginalizzazione del sistema italiano rispetto a quello euro/mediterraneo.

Condividiamo pertanto l'urgenza di rimuovere i vincoli e gli ostacoli che sino ad oggi hanno frenato l'evoluzione del sistema portuale e riformare il settore adeguandolo alle esigenze prioritarie di sviluppo del Paese.

In particolare è inderogabile individuare soluzioni normative che traggano un disegno politico più ampio, che coniughi politiche coerenti di riequilibrio modale e programmazione infrastrutturale in un'ottica di sistema.

Il modello delle Authority di Sistema non deve essere volto ad una mera esigenza di razionalizzazione di spesa, ma deve mirare a dare maggiore efficienza all'intero sistema portuale e a risolvere in parte il problema della frammentazione delle decisioni e a favorire le necessarie concentrazioni su progetti di rilevanza internazionale. Lo scopo deve essere quello di consentire la creazione di sistemi portuali efficienti ed adeguati all'evoluzione dello shipping finalizzando gli investimenti sulla base della vocazione specialistica di ogni porto, creando le necessarie sinergie tra i vari nodi logistici ed estendendo le competenze territoriali delle Authority anche ai nazionali minori financo a nostro avviso ai porti regionali. Tutto ciò in modo tale da superare gli attuali campanilismi ed evitare gli attuali meccanismi di concorrenza distorta tra porti.

All'uopo corre pertanto l'obbligo di ribadire (così come già richiamato dal Consiglio di Stato) come vada superato qualsiasi tentativo di diluire, oltre il ragionevole, i tempi di creazione delle costituente AdSP.

Per le ragioni sopra esposte il processo di riforma delle autorità portuali non può essere una fusione a freddo" di detti enti, ma deve essere il risultato dell'analisi complessiva del sistema, al fine di valorizzare e mettere a fattor comune le potenzialità e le specialità di ogni scalo portuale ed è per questo motivo che la riforma della governance portuale non può avvenire disgiuntamente dall'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica approvato con il DPCM 26 agosto 2015.

Ed è proprio in virtù della specialità, e del ruolo centrale per lo sviluppo dei sistemi portuali/logistici, che le costituente AdSP andrebbero ad assumere che, nonostante venga chiarita la loro rilevanza nazionale di ente pubblico non economico ad ordinamento speciale, ad esse non vanno applicate le disposizioni della L. 70/1975 e del Dlgs 165/2001 per quanto concerne il personale dipendente, evitando così probabili fenomeni di conflittualità in caso di future norme di blocco delle contrattazioni e/o progressioni economiche nel pubblico impiego.

Pertanto occorre escludere l'assoggettamento di tali enti a norme specificatamente riferite al pubblico impiego (Dlgs. 165/01) fermo restando i principi fondamentali degli enti aventi natura pubblica (economicità, trasparenza, imparzialità), e, conseguentemente, occorre escludere l'applicazione di tali norme al personale dipendente delle autorità in parola.

È indubbio come la rilevanza e la portata economica del settore portuale rappresentino un potenziale che il Paese non può ignorare, e che pertanto il suo adeguamento normativo debba essere accompagnato da una lungimirante politica infrastrutturale basata sulla ottimizzazione degli interventi, pianificati secondo una strategia nazionale, e sulla integrazione funzionale tra domanda e offerta di trasporto e da un superamento delle attuali previsioni del Titolo V della Costituzione.

La riforma della legislazione portuale non può pertanto prescindere da un disegno politico più ampio, che coniughi politiche coerenti di riequilibrio modale e programmazione infrastrutturale dove il peso delle scelte di politica infrastrutturale sia in grado di trascendere le dimensioni locali, in una logica di sviluppo integrato ed armonico con le reti TEN-T e con il PSNPL, superando sovrapposizioni e localismi non utili al Paese.

La riforma per trasformarsi in una reale opportunità, e quindi garantire competitività ed efficienza, deve però poggiare su basi solide ovvero lavoro qualificato, pace sociale e condivisione.

Ed è proprio partendo dal tema della condivisione che riteniamo fondamentale che il nascente tavolo di partenariato della risorsa mare assuma in sé tutte le materie che qualificano lo sviluppo delle imprese, e quindi dei porti, di attuale pertinenza dei comitati portuali e delle commissioni consultive come a titolo esemplificativo ma non esaustivo adeguati piani di investimento e di traffico, applicazione del CCNL, rispetto della formazione e della sicurezza, dotazioni tecnico organizzative.

Inoltre, condividendo l'istituzione di una cabina di regia a livello nazionale attraverso il coordinamento delle AdSP presso il MIT, crediamo che sia necessario integrare, tale coordinamento, con le rappresentanze sociali ed economiche su temi specifici e di strategia nazionale per il sistema portuale e logistico.

In quest'ottica qualsiasi riconfigurazione della governance portuale non può prescindere dalla salvaguardia occupazionale e del mantenimento delle tutele dei lavoratori.

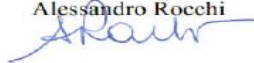
Il lavoro portuale è infatti un valore aggiunto insostituibile del sistema portuale italiano, un insieme patrimoniale di competenze, abilità e conoscenze che non può essere disperso, pena la dequalificazione del porto e della portualità italiana. È strategica, dunque, la previsione, in tutti quei casi di cambio gestione o di concessione, di una specifica clausola sociale di garanzia di continuità occupazionale, senza soluzione di continuità, per tutto il personale iscritto nei registri di cui all'art. 24 co. 2 della L. 84/94 rafforzando i principi espressi dal nuovo Codice degli appalti e


dal Regolamento europeo attualmente in discussione, sull'organizzazione dei servizi portuali, che non ne impedisce la previsione.

Riteniamo pertanto prioritario aprire un confronto sui temi legati al lavoro, attualmente non interessati dal provvedimento in parola, in quanto è proprio dalla qualificazione lavoro portuale che sarà possibile ancora maggiore stimolo ed efficienza alle imprese e quindi alla portualità italiana.

Roma, 14 giugno 2016

I Segretari Generali

FILT CGIL
Alessandro Rocchi


FIT CISL
Giovanni Luciano


UILTRASPORTI
Claudio Tarlazzi
