



*Al Segretario Generale*

Roma, 26/09/2023  
Segreteria Generale  
Protocollo 2247/2023/CT/sp

Alla IX Commissione della Camera dei Deputati  
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

Vogliamo preliminarmente ringraziare il Presidente e tutti i componenti della Commissione per aver proceduto con questa audizione.

Da una prima lettura delle risoluzioni presentate dalle On.li Frijia (7-00038) e Ghio (7-00144) si concorda su molti dei punti ivi trattati, specialmente rispetto agli atti di indirizzo, in quanto si muovono sia all'interno di un contesto prospettico, sia intervenendo su alcuni aspetti specifici di dettaglio strategici per l'intera portualità e dove i finanziamenti destinati allo sviluppo degli scali, come indicato nel Rapporto "Investimenti e Riforme del PNRR per la Portualità", ammontano a 9,2 miliardi di euro, provenienti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, dal Piano Nazionale Complementare e da fonti nazionali.

L'obiettivo principale che traspare è creare un sistema portuale pubblico, aperto alla competizione e adeguatamente regolamentato.

In questo leggiamo con favore come si vuole evitare l'introduzione, nella materia portuale, di forme di federalismo differenziato ex art. 116, comma 3, della Costituzione, che non porterebbero alcun beneficio allo sviluppo dei porti ma solo ulteriori diseconomie e politiche campanilistiche. Sostenendo questo non vogliamo però sembrare "resistenti al cambiamento". E' importante infatti notare come il quadro economico sia cambiato significativamente rispetto al periodo in cui sono state approvate le leggi attualmente in vigore per il sistema portuale. Questi cambiamenti includono la pandemia, il conflitto in Ucraina e l'apertura dei nuovi corridoi TEN-T.

Proprio ad ulteriore supporto di questa tesi sosteniamo che occorra sempre maggiore pianificazione a livello centrale delle infrastrutture, ivi comprese di quelle portuali.

Lo sviluppo dei porti, e quindi dell'intero sistema paese, non può infatti prescindere da un sistema coordinato a livello nazionale.

In questo contesto condividiamo quello che leggiamo nella risoluzione Frijia dove un ruolo importante per la competitività degli scali portuali potrebbe essere giocato dalle Zone economiche speciali (Zes), che proprio grazie alla semplificazione amministrativa, all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura fiscale/finanziaria sarebbero capaci di attrarre investimenti produttivi, contribuendo allo sviluppo dell'economia del territorio, in una logica di maggiore integrazione tra industria e logistica. Tutto ciò specialmente in un contesto in cui si stanno ridefinendo i flussi di interscambio a livello mondiale, con tendenze sempre più forti al rientro delle produzioni (reshoring).

Le riforme dei porti del 2016 e 2017 seppure hanno introdotto diverse novità che hanno migliorato e tutelato l'asset strategico rappresentato dalla portualità, così come riconosciuto anche nelle risoluzioni, hanno però parimenti aggiunto previsioni legislative che ad oggi risultano ancora inattuata, e persiste una mancanza di coordinamento da parte del Ministero che continua a produrre grandi differenze interpretative ed applicative della norma.

La nascita di monopoli sempre più importanti mina alla base i principi di concorrenza, aperta e regolata, alla base della L. 84/94 ed è pertanto fondamentale che il MIT, assuma il controllo sull'intero sistema portuale del nostro Paese.

In questo si coglie positivamente quanto riportato al punto 2. della risoluzione Ghio dove si prevede "il rafforzamento della governance a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, attraverso la ricomposizione in capo al Ministero delle funzioni oggi ripartite tra varie Autorità indipendenti ed agenzie per mettere ordine nella duplicazione di funzioni e competenze, con particolare riferimento alle funzioni e competenze dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ed alla conseguente diminuzione dei corrispondenti oneri di contribuzione".

Resta comunque da comprendere meglio cosa si intende per "istituzione di un organismo nazionale, dotato di personalità giuridica, a cui attribuire la competenza per attuare la

politica portuale del Governo, il coordinamento ed il controllo dell'efficacia del sistema portuale sulle questioni strategiche, nell'autonomia amministrativa e finanziaria delle ADSP." Infatti in un quadro dove lo snellimento decisionale già promesso con l'introduzione dei Comitati di Gestione ha ulteriormente subordinato il sistema portuale a dinamiche politiche tutt'altro che utili al porto ma troppo spesso legate a provincialismi e guerre di campanile, vorremmo evitare la proliferazione di ulteriori sovrastrutture, senza compiti e funzioni specifiche, che potrebbe inficiare le funzioni di controllo e di indirizzo in capo al MIT invece che catalizzarle.

Condivisibile è inoltre che in tale quadro le AdSP, proprio in virtù del ruolo chiave a cui assurgono, dovranno mantenere quella terzietà che solo la natura pubblica può garantire loro, mantenendo sul MIT i poteri di vigilanza, creando un'unica regia di controllo e indirizzo. E' poi fondamentale che le parti sociali partecipino ai processi decisionali, fornendo il loro contributo in termini di crescita. La decisione di estromettere le parti sociali dai tavoli degli organi decisionali delle AdSP, assunta nella riforma del 2016 "Delrio", si è dimostrata profondamente errata, lasciando affiorare quelle fragilità che in alcuni contesti hanno finito per ingessare le attività dei Comitati di gestione.

La portualità deve restare regolamentata e gli spazi in concessione debbono essere concessi sulla base della capacità degli operatori di essere attrattivi in termine di traffico, selezionati in termini di efficacia ed efficienza organizzativa ed operativa oltre che in base alla congruità degli organici e alla formazione ed esperienza dei lavoratori.

In tutto questo il lavoro portuale, assente nella risoluzione Frijia, è da sempre il fulcro dello sviluppo dei sistemi portuali, dove il CCNL dei porti è stato alla base del principio di sana concorrenza tra le imprese, e la recente emergenza pandemia non ha fatto altro che confermarlo, laddove a dispetto delle difficoltà, questi lavoratori hanno in ogni caso garantito il traffico delle merci in entrata ed in uscita e dunque l'approvvigionamento del nostro Paese.

E' quindi importante sostenere i giusti strumenti per il turn over di questi lavoratori attraverso l'emanazione del decreto attuativo del "Fondo per l'incentivazione all'esodo dei lavoratori portuali" onde garantire il giusto ricambio generazionale anche in considerazione

dei processi di automazione che renderanno necessari i giusti percorsi di formazione per le nuove generazioni di lavoratori. Per questo riteniamo necessario includere nei lavori usuranti anche il lavoro portuale, e leggiamo con favore la proposta di aprire un confronto su tale tema avanzata nella risoluzione Ghio.

In conclusione si riportano in maniera sintetica e non esaustiva gli interventi a nostro avviso necessari ad un sano sviluppo della portualità nazionale.

1. Maggiori poteri del Mit e alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle ADSP per svolgere un ruolo di regolazione del mercato. Tale potenziamento consiste nell'impegnare direttamente il Ministero nelle fasi strategiche del sistema portuale tanto per la pianificazione e per la realizzazione delle infrastrutture anche valorizzando le vocazioni specialistiche di ogni porto, quanto per evitare posizioni dominanti.

In questo senso la concentrazione orizzontale e verticale dei grandi player del mare mina fortemente la pluralità e la sana concorrenza necessaria allo sviluppo dei porti. È preoccupante come sempre più terminal container, servizi tecniconautici, terminal passeggeri e diverse partecipazioni in società presenti in porto facciamo riferimento ad un solo soggetto. Ancora più preoccupante è che il Ministero non sia in possesso di una mappatura puntuale delle proprietà delle concessioni nel Paese;

2. I lavoratori rappresentano la principale infrastruttura di un porto senza la quale non sarebbe possibile il funzionamento degli scali marittimi. Per questi motivi è elemento irrinunciabile il coinvolgimento del mondo del lavoro nelle fasi decisionali delle AdSP; Pertanto occorre introdurre nei Comitati di gestione una rappresentanza delle parti sociali stipulanti il CCNL dei porti. Inoltre occorre reintrodurre la Commissione Consultiva Centrale prevista all'art. 15 co. 3 della L. 84/94 (comma abrogato con la L169/16).

3. Il ruolo di "regolatore" delle Autorità rappresenta un punto fermo sul quale non è possibile derogare, pertanto va mantenuta la natura pubblica e nel contempo occorre superare l'attuale difficoltà di drenare risorse comunitarie per lo sviluppo delle infrastrutture portuali.

4. Rafforzare la natura privatistica e riaffermare l'applicazione unicamente dei principi del Titolo I del Dlgs 165/01 ai dipendenti delle AdSP e superare le attuali distorsioni interpretative che stanno portando questi lavoratori sempre più nell'alveo del pubblico impiego.
5. Rendere esigibili e non più variabili le previsioni legate al 15bis con la sostituzione del "possono destinare" con "destinano fino ad un massimo del 15%";
6. Riconoscimento del lavoro usurato e 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;
7. Istituzione/potenziamento degli uffici "lavoro portuale" in seno alle AdSP con la creazione di un criterio numerico che metta in relazione il numero delle lavoratrici e lavoratori ed il numero di ispettori portuali a cui vanno assegnati poteri sanzionatori. Tale norma si rende necessaria per via dei troppi infortuni, troppo spesso mortali, che con un'attività più puntuale e capillare degli ispettori, in sinergia con gli RLS di Sito, costituiscano un presidio permanente di salute e sicurezza dedicato al controllo, alla prevenzione ed alla promozione delle buone pratiche;

Ultimi, ma non per importanza, tra gli argomenti che riteniamo urgenti in materia di lavoro, sicuramente spiccano le norme di adeguamento dei decreti 272/99 e 271/99 in materia di sicurezza portuale e marittima.