

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## La Lega ‘sceglie’ i portuali livornesi a scapito di quelli genovesi

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 7th, 2022

Come era prevedibile, l'emendamento di materia portuale selezionato dai senatori della Lega per la prosecuzione nell'iter di conversione del Decreto Aiuti Quater, di cui ieri SHIPPING ITALY ha dato notizia, ha creato subbuglio negli ambienti sindacali genovesi.

La misura, che consentirà, una volta approvata, alle Autorità di Sistema Portuale di utilizzare il 15% delle tasse di imbarco/sbarco non solo per formazione, ricollocazione e prepensionamenti dei lavoratori degli articoli 17, ma anche per i prepensionamenti dei dipendenti delle imprese portuali (articoli 16) “titolari di contratti d'appalto di attività comprese nel ciclo operativo” (espressione che contribuisce ad identificare il principale beneficiario nel Gruppo Cpl di Livorno), rischia infatti di impattare sulle risorse a disposizione dell'ente genovese impegnato in un articolato e pluriennale piano di pensionamenti anticipati delle compagnie portuali dei porti del sistema (Culmv e Culp).

Non a caso avrebbe dovuto essere accompagnata da un altro emendamento, a firma degli stessi proponenti (i senatori Marco Dreosto, Manfredi Potenti, Elena Trestor), elaborato appositamente per compensare lo storno di risorse dai 17 ai 16 con una riscrittura del comma 15bis dell'articolo 17 della legge portuale che avrebbe permesso (qui sotto il testo completo) alle Adsp di alzare al 25% la quota utilizzabile di tasse di imbarco/sbarco da destinare all'esodo anticipato dei lavoratori.

Al momento però di selezionare gli emendamenti da portare in commissione, il gruppo parlamentare della Lega, dovendo ridurre il numero complessivo di proposte modificative da sottoporre al voto, ha stralciato l'emendamento ‘genovese’, salvando quello ‘livornese’. Fra iter di conversione del Decreto Aiuti Quater da completare, Finanziaria appena varata e Milleproroghe in arrivo, non mancheranno tuttavia le occasioni per ulteriori interventi sul tema, come ha confermato lo stesso Potenti: “Gli emendamenti depositati sul dl aiuti quater che riguardano i lavoratori portuali, comunque classificati, sono tutti meritevoli di attenzione. Il nostro ministero non farà distinzioni e si esprimerà in sede di conversione in legge del decreto a tutela della categoria”.

Rassicurazioni che non placano la protesta del sindacato Filt Cgil, che per voce del suo segretario nazionale, Natale Colombo, parla di “un emendamento che mina pesantemente l'attuale sistema regolatorio nei porti” perchè “prevede, sostanzialmente, di concedere le risorse del comma 15 bis dell'articolo 17 della legge 84/94 a tutte le imprese portuali a cui è affidato un segmento del ciclo portuale”.

Colombo aggiunge: “Non abbiamo nulla contro le imprese portuali in difficoltà ma le risorse in questione, relativamente alle misure di incentivazione all’esodo, sono esclusivamente dedicate ai lavoratori del pool di manodopera temporanea di cui all’art.17 della 84/94 su approvazione dell’Autorità di Sistema Portuale. Tra l’altro il decreto Milleproroghe nel 2021 ha già stabilito lo stanziamento da parte delle AdSP del 1% delle tasse provenienti dalla movimentazione delle merci da dedicare ad uno specifico Fondo per i lavoratori delle imprese portuali, dipendenti AdSP e terminal passeggeri al fine di fornire anche a questi lavoratori uno strumento idoneo a favorire l’esodo anticipato che si aggiunge a quanto individuato dal contratto nazionale dei porti per quelli delle imprese di interesse generale. Infatti, è in via di definizione l’iter relativo alla promulgazione del suddetto Fondo di accompagnamento all’esodo sulla scorta delle indicazioni scaturite dai vari incontri tra Ministero dei Trasporti, associazioni datoriali e sindacati di categoria”.

Filt Cgil promette di contrastare “in ogni sede la creazione di quello che potrebbe essere un aiuto di Stato a tutti gli effetti e che genererebbe un grave precedente in grado di mettere in discussione l’intero impianto normativo. Chiediamo, pertanto, il ritiro dell’emendamento in questione e di favorire, invece, l’emanazione del decreto istitutivo del fondo di accompagnamento all’esodo per tutti i lavoratori piuttosto che guardare solo ad una parte specifica, così come è necessario impegnarsi per l’emanazione del decreto attuativo sull’autoproduzione di cui non si ha notizia da due anni”.

A.M.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**«Art. 13-bis.**  
*(Disposizioni in materia portuale)*

1. All'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il comma 15-bis è sostituito dal seguente:

"5-bis. Al fine di sostenere l'occupazione, il rinnovamento e l'aggiornamento professionale degli organici dell'impresa o della agenzia fornitrice di manodopera, l'Autorità di sistema portuale può destinare una quota, comunque non eccedente il 15 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate, al finanziamento della formazione, del ricollocamento del personale, ivi incluso il reimpiego del personale inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni, e delle misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa o dell'agenzia di cui al presente articolo. L'Autorità di sistema portuale, al fine di mantenere la piena efficienza ed operatività dell'impresa o dell'agenzia, può utilizzare fino ad un ulteriore 10 per cento delle entrate proprie derivanti dalle tasse a carico delle merci sbarcate ed imbarcate per finanziare l'incentivo all'esodo del personale che nei due anni antecedenti alla entrata in vigore della presente disposizione sia risultato per un periodo, anche discontinuo, non inferiore a complessivi 350 giorni naturali inidoneo totalmente o parzialmente allo svolgimento di operazioni e servizi portuali. L'incentivo all'esodo per singolo lavoratore, riconoscibile per gli anni 2023, 2024 e 2025, è quantificato in misura non superiore al 120 per cento dell'importo pari a 36 mensilità retributive lorde calcolate sulla base della retribuzione londa media percepita dal lavoratore nei due anni precedenti alla cessazione del rapporto di lavoro. Al fine di evitare grave pregiudizio all'operatività del porto, le Autorità di sistema portuale possono finanziare interventi finalizzati a ristabilire gli equilibri patrimoniali dell'impresa o dell'agenzia fornitrice di manodopera nell'ambito di piani di risanamento approvati dall'Autorità stessa.".

2. Dalle disposizioni di cui al presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Le amministrazioni interessate provvedono alla loro attuazione avvalendosi delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.».

This entry was posted on Wednesday, December 7th, 2022 at 7:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

