

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Auspicio un futuro da Sieg per le compagnie ex art. 17 nei porti italiani”

Nicola Capuzzo · Monday, March 25th, 2024

Genova – “Occorre che lo Stato torni a stilare una lista dei Sieg (servizi di interesse economico generale, *ndr*) dei porti, da affidarsi a società a maggioranza statale. E fra i Sieg deve rientrare la fornitura di manodopera temporanea”.

È questa per Zeno D’Agostino, presidente (*in uscita*) dell’Autorità di sistema portuale di Trieste, intervenuto a Genova a un convegno sul futuro del lavoro portuale organizzato da Shipmag (giornale edito da Franco Mariani, ex funzionario Pci, ex presidente di Autorità portuale e attuale vertice di Trieste Terminal Passeggeri e dell’Agenzia per il Lavoro Portuale del Porto di Trieste) la strada da intraprendere per consolidare l’attuale modello di fornitura di manodopera temporanea nei porti italiani, anche se il ragionamento del manager ha un respiro più ampio, che si innesta nel più generale ‘tagliando’ alla legge portuale annunciato, auspicato, chiacchierato, temuto a seconda dei punti di vista.

“Più che discutere sull’ingresso dell’uno o dell’altro soggetto nelle Autorità portuali, bisognerebbe ribaltare l’ottica. Sono le Autorità portuali che dovrebbero esser messe nelle migliori condizioni per partecipare a società terze, che ne esaltino la funzione di fulcro di quello che correttamente (ma oggi spesso solo teoricamente) viene definito sistema portuale. L’evoluzione del capitalismo richiede che oggi lo Stato sia più presente in porto, perché è uno degli snodi in cui prende forma l’orientamento strategico di un paese. Ciò è tanto più vero per i Sieg: lo Stato deve tornare a stilare una lista degli stessi e consentire alle Adsp di controllare le società cui tali Sieg vengono affidati” ha suggerito D’Agostino.

A ciò per il presidente dimissionario, che a Trieste negli anni scorsi ha dato vita all’Alpt (articolo 17 a trazione inizialmente pubblica) oggi presieduta come detto da Mariani, occorre affiancare un’ulteriore implementazione dell’architettura normativa della portualità di Stato: “Oggi la direzione competente del Mit vigila sui porti. Ma continua a mancare un soggetto che più che ‘coordinarli’ (in parte può farlo, da un punto di vista infrastrutturale, la struttura tecnica di missione, non certo il Cipom), sia in grado di raccoglierne le singole peculiarità e istanze per elaborare un modello strategico di evoluzione”.

L’intervento di D’Agostino ha seguito quello del commissario dell’Adsp genovese Paolo Piacenza, che, rilevato il lavoro fatto dalla propria struttura nell’affrontare un tema caldo come quello della

sopravvenuta inabilità dei lavoratori degli articoli 17 di Genova e Savona mediante strumenti come l'isopensione, ha auspicato una revisione normativa che superi gli interventi di emergenza: “Il trattamento dell'inabilità deve, in un lavoro per definizione usurante, diventare strutturale, entrare cioè nei bilanci delle compagnie. In parallelo occorre una regolamentazione che consenta di affrontare le congiunture ‘basse’ ampliando il ventaglio delle possibilità di lavoro dei 17 fuori dagli ambiti oggi previsti”.

Il meccanismo di garanzia dell'equilibrio economico del fornitore di manodopera, da trovarsi anche in caso di cicli negativi, era ed è del resto il fil rouge della discussione. Anche per Antonio Benvenuti, console della Culmv padrone di casa (il convegno s'è svolto presso la ‘Sala chiamata’), il maggior articolo 17 del paese: “Da tempo ripetiamo che il modello dovrebbe essere quello dei pool di manodopera nordeuropei, dove i passivi sono coperti in automatico e gli attivi ridistribuiti, sotto la regia di un ente regolatore con effettiva potestà decisionale. In un tale schema sugli assetti proprietari si può anche discutere”

Che qualcosa dell'attuale modello – “peraltro caratterizzato da una disomogeneità estrema, cui, *absit iniuria verbis*, come imprese abbiamo contribuito” – vada rivisto è convinzione anche di Luca Becce, presidente di Assiterminal: “Io credo che il modello del lavoro in banchina definito dalla legge 84 possa e debba essere confermato. Dobbiamo confrontarci sul modo migliore per farlo, correggendolo e rafforzandolo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, March 25th, 2024 at 6:00 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.