



Eni+Lorenzo è meglio di Eni.  
INSIEME ABBIAMO UN'ALTRA ENERGIA



www.portoravennanews.com  
*mensile*  
**porto di ravenna**  
*il porto dell'Emilia Romagna*

## Focus I lavoratori incontrano i legislatori

Provvedimenti per il sostegno  
e il rilancio dell'attività portuale

2 Ottobre 2020



La presentazione di recenti provvedimenti di legge che, tra le altre cose, prevedono il sostegno pubblico alle Compagnie Portuali e agli Ormeggiatori e il divieto di autoproduzione, sono stati al centro della giornata trascorsa a Ravenna da Davide Gariglio (parlamentare Pd e membro della Commissione Trasporti) e da Matteo Bianchi (responsabile nazionale del dipartimento Economia del Mare del Pd).

Una giornata intensa, iniziata con una conferenza stampa nella sede del partito democratico, quindi una visita al porto e alla base degli Ormeggiatori, poi gli riunioni con le autorità. In serata l'incontro pubblico alla Festa dell'Unità, dove ad attendere Gariglio e Bianchi c'erano 150 persone, per la maggior parte lavoratori portuali.

L'incontro (di cui riferiamo nelle pagine successive) è servito per analizzare gli effetti e le prospettive dei recentissimi provvedimenti di legge approvati a favore del cluster portuale, che prevedono benefici agli armatori, alle imprese portuali, alle società art 17. Gli aiuti sono mirati a colmare, in parte, gli effetti negativi della pandemia sul settore portuale.

Altro tema affrontato, quello della regolamentazione dell'autoproduzione da parte degli armatori che vede un maggiore e più qualificato utilizzo delle imprese portuali italiane, delle loro maestranze e dei lavoratori portuali. Il tutto in un'ottica di crescita di efficienza, sicurezza e rispetto delle normative.

# “Nei porti decisivo l'equilibrio tra i diversi interessi”



di ALBERTO PAGANI  
Parlamentare PD

Perché i porti funzionino bisogna che sia mantenuta un'armonia tra le tante parti che compongono il lavoro portuale: tra le istituzioni, gli interessi dei terminalisti, armatori, spedizionieri, agenti marittimi, i servizi tecnico nautici, il lavoro portuale.

Quando si lavora insieme per un obiettivo, che è quello di avere un aumento dei traffici e un lavoro in sicurezza, la crescita va bene per tutti.

Purtroppo in questi anni abbiamo assistito a una rottura di questa armonia anche all'interno delle singole categorie, a un clima nel quale qualcuno si è convinto di poter crescere o avvantaggiarsi a danno di altri.

Noi continueremo a lavorare perché ci sia un equilibrio tra i vari interessi. Ma se si ripete la situazione che abbiamo vissuto in questi mesi, in cui abbiamo visto che la differenza di forza tra i soggetti si trasforma in arroganza, il partito democratico lo troverete sempre dalla parte di quelli che si portano a casa lo stipendio con la fatica del proprio lavoro.

Questo lo abbiamo dimostrato nella battaglia sull'autoproduzione e continueremo a dimostrarlo, perché probabilmente il conflitto che si è generato in questi mesi si potrà ripresentare.

Per potere affrontare le difficoltà che ci possono essere, che sono dovute anche a ragioni che non derivano né dalla politica né dall'attività di impresa (come nel caso del Covid), oppure a difficoltà che si creano quando non si condivide una visione unitaria dell'interesse del Paese sulla gestione dei porti o sulle tematiche connesse alla vita delle famiglie che sono legate alle attività portuali, occorre che ci sia anche una politica che mantiene sempre alta la soglia di attenzione.

I porti sono l'interfaccia attraverso il quale passano i tre quarti delle merci che entrano ed escono dal Paese e sono un fattore determinante perché un sistema produttivo e industriale possa essere efficiente e produttivo nel mondo.

Il Pd ha ritrovato la necessaria attenzione su questi temi e lo ha fatto investendo in persone in cui ho grande fiducia, come Gariglio e Bianchi.

# Adesso avanti in fretta con i decreti attuativi

Sull'autoproduzione  
abbiamo difeso le  
imprese portuali da un  
comportamento che  
non era nello spirito  
della legge 84/94



di DAVIDE GARIGLIO  
Membro della Commissione  
Trasporti della Camera, Pd

Fin da giugno, quando si discuteva del decreto 34 («Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19»), come Pd abbiamo cercato di mettere a punto interventi per sostenere complessivamente l'economia del mare, non ci siamo concentrati su un soggetto o su un altro. Noi sappiamo che, perché funzioni il cluster, tutti i soggetti devono crescere. Vogliamo che gli armatori guadagnino, che le imprese portuali guadagnino, che i lavoratori abbiano lavoro, che tutti possano prosperare.

Confitarma chiedeva il rilancio delle crociere, Assarmatori chiedeva di sostenere i traghetti, gli uni chiedevano di non sostenere gli altri. Noi abbiamo detto 'sono due richieste legittime' e abbiamo scritto l'emendamento mettendo in un solo testo entrambe le richieste: "amici, o passano insieme o non ne passa nessuno, non fatevi la guerra, bisogna fare sistema". Abbiamo cercato di creare le condizioni perché chi lavora in concessione nei porti potesse essere sgravato, facendo una norma a questo proposito, abbiamo adottato un provvedimento per le cooperative degli ormeggiatori che avevano avuto un crollo dei traffici, lo stesso abbiamo cercato di fare per i lavoratori portuali.

In questa operazione di sistema abbiamo forzato un po' la mano e abbiamo sistemato il problema dell'autoproduzione. Abbiamo visto le foto su come avveniva un'autoproduzione nel porto di La Spezia, con i marittimi sospesi nel vuoto, senza alcuna misura di protezione. Abbiamo così cercato di fare una norma che non è contro le imprese, ma una norma per difendere le imprese portuali e i lavorato-

ri portuali da un comportamento che non era nello spirito della legge 84/94.

Abbiamo detto: i marittimi fanno i marittimi e i lavoratori portuali fanno i portuali. Si tratta di applicare un principio generale.

Ci spiace che ci sia stata una così forte contrapposizione con gli armatori, noi abbiamo cercato in tutti i modi il dialogo, quando abbiamo presentato l'emendamento ci hanno chiamato, non ci siamo mai negati. Sono state recepite molte delle loro osservazioni ed è stata modificata la norma, ma poi siamo andati avanti.

C'è stato il sostegno di tutto il Pd, dei circoli dei porti, delle Compagnie Portuali, i sindacati hanno anche indetto uno sciopero a sostegno della norma.

Questa mobilitazione ci ha fatto capire che portavamo avanti una battaglia giusta che dava risposta a un problema reale.

Io credo che questo sia un comportamento di cui essere fieri, un problema che era sul tavolo da 20 anni ha trovato soluzione. Il Pd cerca di dare una risposta complessiva, ma se c'è un conflitto di parte tra interessi forti e interessi delle persone più deboli, in questo caso i lavoratori, noi senza ombra di dubbio ci schieriamo dalla parte dei lavoratori e lo facciamo con molto orgoglio e molta rivendicazione.

Siamo ben consapevoli che la norma sull'autoproduzione, come i provvedimenti contenuti in particolare nel decreto 34, che danno ai presidenti delle AdSP lo strumento per aiutare le imprese portuali, sono norme che devono essere attuate.

*continua a p. 5*

# “Si è capito il valore della catena logistica”

*Bianchi: “I benefici vanno spalmati su lavoratori e territori”*



di **MATTEO BIANCHI**  
Responsabile dipartimento  
Economia del Mare, Pd

Nella scorsa legislatura abbiamo regolato il funzionamento delle Autorità portuali, in questa ci troviamo nell'emergenza Covid che ha dato un colpo molto forte alla logistica marittima portuale e terrestre.

Gli ultimi provvedimenti sono stati possibili perché il Pd è andato al governo. Se ci fosse stato ancora il governo precedente, una norma come quella sull'auto-produzione non sarebbe mai entrata in vigore.

Un'altra cosa che non sarebbe mai esistita, è la possibilità di discutere di Next generation UE e Recovery Fund.

Perché la battaglia di questo governo, con tutti i suoi limiti dovuti al Covid, ha visto il nostro Paese andare in tutte le sedi europee per cercare di fare squadra con gli altri Paesi nelle nostre condizioni, per cominciare a progettare un'Europa diversa e mettere in campo gli strumenti per disegnare il futuro.

Questi strumenti ci danno delle risorse che sono da spendere bene su alcune linee fondamentali, e molte di queste incrociano questo settore.

L'innovazione tecnologica, la riduzione delle disuguaglianze, che sono sociali e fra territori, la questione ambientale, la svolta della sostenibilità che è fondamentale per questo settore, l'investimento sul capitale umano e sulla mobilità sostenibile.

Questo è il programma di ciò che c'è da fare nei prossimi anni.

Il nostro Paese non può pensare di competere nel mondo rendendosi più economico comprimendo il costo del lavoro, possiamo competere sull'efficienza, sulla qualità e la velocità dei servizi che siamo in grado di erogare.

Per fare questo, bisogna investire in tecnologia, in formazione delle persone, puntare sulle modalità ecologicamente compatibili e sullo sviluppo sostenibile. Ora abbiamo la possibilità per farlo.

Non è una cosa che arriverà dall'alto, dal governo nazionale, andrà costruita assieme, con le Regioni, i Comuni, il sindacato, le associazioni datoriali. Chi avrà i progetti più solidi, le idee migliori, adesso avrà la possibilità di ripartire con una marcia in più.

Questo ci dà anche l'occasione di riequilibrare i rapporti di potere in un settore che è dominato da grandi colossi imprenditoriali fortemente oligopolistici che dominano la filiera sia orizzontalmente che verticalmente, ci dà la possibilità di accorciare le distanze rispetto ad altri Paesi che hanno campioni nazionali che dominano i loro segmenti di mercato.

Per le nostre città portuali, è un'occasione che non possiamo perdere.

Questa emergenza legata al Covid ha dimostrato a ciascuno di noi come la catena logistica, che da una fabbrica in Cina consegna prodotti in Italia, si può tranquillamente ignorare finché tutto va bene.

Quando succede una qualsiasi cosa in una qualsiasi parte del mondo che non dipende da noi, rischiamo di rimanere senza ciò che ci serve. Per troppo tem-



*segue da p. 3*

È in atto un processo difficoltoso di attuazione, ci sono tavoli, specie sulla norma dell'autoproduzione, che vedono impegnati le compagnie portuali, i sindacati e le organizzazioni degli armatori. Noi su questo non siamo disposti ad alcuna mediazione. La norma è chiara e dice che l'autoproduzione si può fare se nei porti non c'è un'impresa strutturata per fornire il servizio portuale. Quindi, noi ci aspettiamo che il decreto ministeriale venga fatto in stretta attuazione di questa norma. Ovviamente vogliamo una norma che dica anche che non ci si può mettere d'accordo tra soggetti per capire se c'è o no un'impresa attrezzata per fare lavoro portuale, deve esserci qualcuno che verifica. Penso che debba essere l'Autorità di sistema portuale a verificarlo, non è un aspetto che si può lasciare nell'incertezza. E poi devono esserci delle sanzioni se si violano le leggi e sancire delle cauzioni se qualcuno opera su sedime portuale, perché questo non è un bene privato, è un bene demaniale. Siccome ho colto, nel viaggio che ho fatto tra le realtà portuali di Ravenna, una preoccupazione che questa norma non venga attuata, voglio dire che per noi l'applicazione non è negoziabile, è anche una questione di fiducia nei confronti del ministero e di chi lo guida attualmente. Se ciò non avverrà provvederemo noi con ulteriori parlamentari a obbligare chi deve farlo, ad attuarla.

Su questo vorrei che non ci fossero dubbi. Credo che si debba lavorare in maniera più approfondita sulle concessioni demaniali portuali, perché in alcuni casi chi ha in concessione un pezzo di porto, tende a considerarlo più alla stregua dell'affitto di un appartamento. La concessione non viene data per incassare un canone, per sfruttare un bene che è di interesse della comunità. Ci sono purtroppo scali marittimi dove le concessioni vengono date a persone che non sono interessate a utilizzare quel porto, ma sono interessate a bloccare quello stesso porto affinché altri competitor non lo sfruttino, perché intendono sviluppare altre aree. Questo non è possibile.

Stanno per arrivare da Bruxelles veramente molti miliardi da spendere e noi, come gruppo parlamentare, riteniamo che debbano essere spesi per gli investimenti, perché sono quelli che generano più ricadute sul territorio, aumento dell'occupazione, crescita del Pil. Investimenti infrastrutturali in primis. Siamo stati in Autorità portuale, qui a Ravenna, che ci ha illustrato un piano impressionante di investimenti che sono già stati finanziati, in gran parte dal Governo, attraverso il Cipe, attraverso il Piano Italia Veloce.

Credo che se lavoriamo bene, attraverso il Recovery Fund possiamo potenziare gli investimenti in infrastrutture portuali, ma dobbiamo farlo facendo delle cose che servono stabilmente. C'è il decreto Semplificazione che è stato convertito, partiranno commissari per favorire la realizzazione di certe opere. Stiamo per fare una proposta di legge per disporre delle semplificazioni a favore delle imprese portuali, ne discuteremo con tutti. Insomma, penso che se ci muoviamo tutti insieme, facendo squadra e, soprattutto, se c'è una comunità che sa fare sintesi, possiamo far compiere un salto in avanti a tutto il sistema Paese.

po l'abbiamo dato per scontato. Flussi di merce e finanziari infiniti, tutti che possono commerciare con tutti, ci hanno fatto dimenticare innanzitutto che dietro a tutto questo ci sono persone in carne e ossa che ci vivono e ci lavorano con equilibri che non si possono calpestare.

Una grossa fetta dell'economia (90% dell'import 80% dell'export) ha bisogno della logistica.

Tutto questo è importante e fondamentale, ma quali ricadute lascia su un territorio? Crea anche tanti disagi, occupa tanto spazio, 'rovina' tanti luoghi che potrebbero essere utilizzati per cose più amene.

Cosa lascia a un territorio se le scelte di cosa fare lì, se il valore che si dà a chi ci lavora lo lasciamo decidere a entità collocate altrove, o se per attirare un container in più o una nave di rinfuse in più, comprimiamo i salari e i tempi di riposo dei lavoratori? Non lascia molto.

Tutto questo è importante per la nostra qualità della vita, ma è importante se siamo in grado di collegarlo al valore e alla qualità che diamo al lavoro dei portuali, dei terminalisti, spedizionieri doganali, a tutte quelle professionalità che vivono in un porto. In questa fase, anche chi per molto tempo non si è accorto che questa gente esiste e vive attorno a questa economia, oggi sta cominciando a rendersene conto.

Abbiamo l'occasione di trasformare tutta l'innovazione che riguarda i trasporti in qualità della vita, qualità del lavoro, diritti e compensi.

Tra le conquiste che a fatica si fanno, una è l'autoproduzione che non può essere messa in discussione per la mancanza di un decreto.

Non possiamo ignorare le esigenze espresse dai lavoratori: un porto può essere efficiente, produttivo, tutto quello che si vuole, ma ciò non può avvenire comprimendo i diritti e i compensi di quelle persone.

# “Giusto il supporto della AdSP alle Compagnie Portuali”

“Continuiamo a esportare il modello Ravenna”



6



di **LUCA GRILLI**  
Presidente Compagnia Portuale di Ravenna

Operatori ravennati oggi hanno le presidenze delle AdSP con Assoporti, dell'Ancip, di Assologistica, Assorimorchiatore, Angopi.

Se Ravenna ha tutti questi ruoli, il motivo è che qui si studia e si progetta per raccogliere le esigenze di tutto il settore portuale.

Ravenna, insieme a un altro gruppo di Compagnie Portuali, ha chiesto un anno fa in agosto nella serata “L'impegno del PD nei porti e nella logistica”, quale fosse l'impegno della politica. Ha cominciato ad andare a bussare e a chiedere quale tipo di impegno il Pd volesse dare in questo momento difficile per tutte le Compagnie Portuali.

Noi oggi abbiamo Compagnie Portuali che hanno dovuto lasciare casa dei ragazzi perché non riescono a pagare la fornitura di lavoro temporaneo. Abbiamo Compagnie che devono ricorrere al sistema bancario per dare gli stipendi. Altre che non hanno riserve di cassa per arrivare al 2021.

Sull'autoproduzione abbiamo raggiunto un traguardo di civiltà, ha vinto la dignità del lavoro grazie a Davide Gariglio, che ha usato una formula vincente che Ravenna conosceva già con Ivano Russo e il 'correttivo porti'.

Russo fece sue le nostre esigenze e le difese e arrivammo al correttivo porti. Gariglio ha fatto la stessa cosa, ci ha ascoltati, si è fidato, ci ha difeso, non senza difficoltà.

Ravenna ha detto che così non si poteva andare avanti, ha



chiesto aiuto economico, ha chiesto che si capisse che noi abbiamo autorizzazioni che vanno dai 3 ai 4, 5 anni, non più lunghe.

Da tempo, diciamo che non sono sufficienti.

Se pensiamo che in un anno horribilis come il 2020 si possano ammortizzare perdite che sono del 20 per cento per i più sani, sbagliamo. Noi abbiamo un fatturato di 30 milioni, perdere il 20% significa avere 5 milioni in meno, questo mancato fatturato non si può compensare con un aiuto, che è sicuramente importante, ma non è una cura. Noi vogliamo una cura.

Un altro elemento per la sopravvivenza è capire quanto è importante il lavoro interinale. Ad oggi il Ministero ancora non si è espresso sul fatto che, per misurare quanto lavoro può generare un porto, non prende in considerazione il lavoro interinale.

Ad esempio, il 20% dei lavoratori portuali è interinale; nei nostri due consigli di amministrazione il 50% è fatto di ex lavoratori interinali.

Sono le persone che in maniera più precaria dei soci hanno bisogno di un riconoscimento di dignità, anche loro sono uno strumento di valutazione di un porto.

È l'AdSP che ci dice di trattarli come i soci della Compagnia Portuale. E devono guadagnare non meno del contratto nazionale. C'è una contraddizione nel non consi-

derarli: se ricordate la prima stesura dell'articolo 199, si parlava di dipendente, ad oggi quella parola è stata sostituita da lavoratore.

Sono due concetti che possono sembrare simili, ma non è così. Il lavoratore interinale è a tutti gli effetti un lavoratore al servizio del porto.

Così come anche la cancellazione di quel capoverso in cui si parlava di "non cumulabili con l'Ima". Ogni portuale licenziato per noi è un pezzo di famiglia che va via. Vogliamo che Ravenna lo capisca.

Ravenna è un'isola felice per il rapporto che ha con l'AdSP, che può essere orgogliosa per lo strumento che ha a disposizione, la Compagnia Portuale.

Siamo motivo di vanto, lo siamo per l'uso dell'Ima, la casa integrazione dei portuali: assieme a Venezia, abbiamo il numero minimo di giornate. E lo siamo per i lavoratori stabilizzati a livello contrattuale.

Cosa vuole Ravenna?

Chiediamo quello che meritiamo, giustizia, chiarezza, e che i presidenti delle AdSP vengano messi nelle condizioni di fare quello che è necessario.

Se uno strumento sano come una Compagnia Portuale sta vivendo un momento difficile, il presidente dell'AdSP la deve aiutare.

Questa è la posizione di Ravenna.

# “Riscopriamo e rivalutiamo l'importanza del lavoro portuale in un rapporto corretto ed equilibrato con gli altri operatori”



di **ROBERTO RUBBOLI**  
Direttore ANCIPI

Ringrazio per la presenza i lavoratori della Compagnia Portuale, che hanno apprezzato i provvedimenti assunti e sono accorsi in massa questa sera. Onoriamo l'impegno preso con Gariglio: gli avevamo promesso un incontro importante con i lavoratori portuali, perché quando la politica lavora bene è giusto che venga riconosciuto. Esiste ancora una politica che fa la differenza su determinate questioni e questa è una di quelle, rare.

È noto che Ravenna, pur con le sue difficoltà, ha una situazione decisamente migliore e fortunata di altre, sia come Compagnia Portuale che come traffici, sia per l'approccio e il rapporto che c'è tra Ravenna e i suoi terminalisti che sono da sempre rispettosi e abituati a servirsi di una Compagnia Portuale efficiente.

Hanno delle legittime pretese, il lavoro va eseguito nel modo migliore e a un prezzo decente, ma esiste una consolidata consuetudine di rapporti e c'è il rispetto reciproco dei ruoli. C'è un rispetto del terminalista nei confronti dei lavoratori portuali, c'è il rispetto dei lavoratori portuali quando vanno in banchina.

E c'è una grande partecipazione delle istituzioni, degli enti, dell'AdSP che non a caso a Ravenna è una delle più virtuose in Italia e agevola e facilita i rapporti senza mai arrivare a contrapposizioni.

Spesso i presidenti di AdSP sono loro il fulcro dei conflitti. Per non parlare di autentiche vessazioni a cui sono costretti i lavoratori nel sud Italia.

Ravenna ha una sua dimensione di efficienza e potrà gestire e affrontare bene la crisi pur con dei sacrifici.

A livello nazionale non è così semplice. Tantissime realtà sono alla canna del gas, soffrono carenze di traffici ma anche l'arroganza degli armatori e scontano soprattutto di non avere un tessuto sociale e politico che partecipa alle attività del porto, le programma, le gestisce, ma innanzitutto le controlla.

C'è stata in Italia e anche a Ravenna una grande e importante risposta di tutti i lavoratori portuali, ma anche di tutti i lavoratori delle imprese, nell'affrontare il Covid.

Si è riscoperto un orgoglio portuale, un nucleo fondamentale dell'economia italiana ha rischiato di andare in tilt se non ci fosse stata la presa di coscienza da parte dei lavoratori di svolgere un'attività importante. È questo il messaggio principale che sta nascendo in tutta Italia.

Nei porti se non sali sulla gru e la guidi, se non vai in stiva a usare il badile e i mezzi meccanici, se non ti sporchi le mani, se non rischi, la merce non si sbarca da sola. Questo ha fatto sì che ci sia stato l'orgoglio di dire 'io faccio un lavoro importante' e ha prodotto una cosa 'strana': nessun lavoratore delle imprese e nessun lavoratore delle Compagnie Portuali si è tirato indietro, anche se c'era il rischio per sé e per le famiglie, tutti hanno continuato a fare il lavoro.

Si sono messi le mascherine, spesso le mascherine non si trovavano e se le sono comprate da soli. Abbiamo partecipato insieme alla Compagnia Portuale di Napoli alla ricerca porta a porta delle mascherine nei momenti più difficili.

Ciò nonostante non si è fermata la nave, non è scappato nessuno e si è riscoperto





il valore del lavoro.

Di questo deve tenere conto la politica. E così è stato. Per troppo tempo anche il Pd ha fatto l'agenda dei porti parlando solo con gli armatori, perché si riteneva che il lavoro non fosse più importante, che la catena non servisse più. Si è scoperto a livello nazionale un meccanismo che ha funzionato. La concertazione ha prodotto la conclusione di un percorso che era necessario, perché una volta approvata la 84/94 dovevano essere perfezionate alcune cose.

Ed erano in una agenda che partiva nel 1996, perché c'era da definire la pianta organica che stabiliva chi nei porti doveva lavorare, ed è stato fatto.

Poi si dovevano individuare gli aiuti per l'emergenza. L'altra cosa assolutamente sbagliata e, contro la legge, è la cosiddetta autoproduzione. In Italia l'autoproduzione è consentita perché è consentito che chi vuol fare un lavoro lo possa fare.

Però, con arroganza nei dialoghi e negli incontri, gli armatori volevano approfittare di una situazione di crisi per far saltare le regole ed escludere dal lavoro progressivamente il meccanismo della chiamata delle imprese portuali italiane. Perché il vero rischio dell'autoproduzione fatta male, non è soltanto che non lavorano i lavoratori portuali ma non vengono chiamate le imprese italiane.

Si saltano società che sono organizzate con investimenti, che pagano canoni e hanno dipendenti e a catena si azzera il rapporto di lavoro di società come l'articolo 17 che possono fare solo quello.

Un '17' nasce per sbarcare navi e per legge può solo sbarcare navi, non farglielo fare quando il lavoro c'è perché lo si fa fare a manodopera poco qualificata, mettendo in pericolo la nave e gli stessi marinai, è un delitto.

Una cosa è che una società strutturata, assumendosi il rischio di avere dei dipendenti, lavori: assume, rispetta le regole, rispetta il contratto, è legittimata a sbarcare le navi.

Ma se pensa di farlo di nascosto, di notte, mandando il

cuoco, non può essere così.

Anche perché all'inizio si pensa che questo possa riguardare solo la Sicilia, dove ci sono armatori con scarse dotazioni e nessun investimento che sbarcano quattro traghetti per le isole. Poi si scopre che riguarda anche Civitavecchia fino ad arrivare ai dialoghi che abbiamo avuto, durante i quali, messi alle strette, saltava fuori qualcuno che diceva "se io ho la gru non ho bisogno di niente e di nessuno".

Il progetto era effettivamente quello di entrare in porto abolendo le regole che ci sono nell' 84/94.

Grazie all'impegno importante di chi ha capito, tutto ciò è stato fermato.

Tutto a posto? No. Perché oggi la legge c'è, ma va attuata. I decreti attuativi sono scritti ma non partono, come non parte una pressione che deve essere politica a partire dal Ministero nei confronti delle resistenze che ci sono nelle AdSP e dentro i ministeri.

Perché se chi è dentro i ministeri pensa di rinviare i problemi, si sbaglia.

Se queste cose non vengono controllate da chi ha il potere politico, la legge rimane lettera morta. Se Ravenna può aspettare le risorse, oggi ci sono delle Compagnie che potrebbero ottenere un milione di euro alla luce dei finanziamenti che sono dentro la legge, che potrebbero sviluppare lavoro ma non lo possono fare perché sono in attesa delle risposte del Ministero.

È bello e importante fare le leggi ma se non si mette in campo subito una pressione perché le leggi diventino operative e i soldi spendibili, abbiamo fatto uno sforzo inutile.

Mi auguro che questi mesi vengano spesi in un lavoro congiunto degli stessi che hanno fatto la legge, allargato a una pressione che deve venire anche dalle autorità locali (l'AdSP di Ravenna è ben disposta), e soprattutto dalla saldatura molto importante creatasi in questa fase tra le imprese che lavorano bene che stanno premendo perché la burocrazia non fermi il porto.

# Da DL Rilancio importanti strumenti per sostenere i porti in difficoltà



*Sicurezza e logistica sono i fari dell'attività portuale*



di **CESARE GUIDI**  
Presidente Angopi

**Come giudica il lavoro del Governo per sostenere le attività portuali dell'emergenza Covid? Lo abbiamo chiesto a Cesare Guidi, presidente dell'Angopi.**

Occorre premettere che, per quanto possa apparire paradossale, data la conformazione geografica del nostro Paese, nel corso degli anni abbiamo assistito a una progressiva ripartizione delle competenze dell'ambito marittimo-portuale fra diversi Ministeri, fenomeno questo che rende complessa la definizione di un'organica politica di settore.

Ho tuttavia la sensazione che durante la fase del lockdown si sia apprezzata la rilevanza dei porti nella nostra economia, non essendosi mai fermata l'attività lavorativa in ambito

portuale e, conseguentemente, tutta quella della catena logistica che intorno al porto ruota. Chissà se quanto accaduto e sta purtroppo accadendo non sia utile a riconoscere alle questioni logistiche l'attenzione e la centralità che meritano. In questo contesto generale ritengo vadano comunque apprezzati gli interventi predisposti in sede normativa per indennizzare le imprese che operano in ambito marittimo portuale degli effetti, in alcuni casi devastanti, dovuti all'epi-





demia da corona virus.

Occorre, infatti, tenere conto che nei mesi del lockdown, alcune realtà portuali nostre associate hanno registrato un calo delle prestazioni pari all'80% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente, percentuale che, in termini di media nazionale riferita ai primi 5 mesi del corrente anno, è quantificabile in oltre il 40%.

Essendo il nostro un servizio reso alla pressoché totalità del traffico commerciale, è evidente che con questi numeri si è reso necessario un intervento statale a sostegno di un settore che, come detto, non si è mai fermato.

Sul punto ritengo che l'insieme dei provvedimenti contenuti nel cosiddetto 'DL rilancio' con le successive integrazioni previste nel DL agosto e ancor prima in quelle semplificazioni, hanno fornito un adeguato sostegno al settore marittimo-portuale, tenendo naturalmente conto dei vincoli della finanza pubblica e della necessità di intervenire anche a sostegno di altri settori della nostra economia fortemente penalizzati dalla pandemia.

**Alla luce della crisi internazionale della portualità, le misure di sostegno a ormeggiatori e compagnie portuali verranno prorogate al 2021?**

Come presidente dell'Associazione che rappresenta gli ormeggiatori e i barcaioli dei Porti Italiani, mi limito a fare una

breve considerazione riferita a questa categoria.

Il beneficio previsto all'art.199 del DL rilancio ha tenuto conto della natura del servizio di ormeggio, codificato nel nostro ordinamento come servizio di interesse generale, atto a garantire la sicurezza della navigazione in ambito portuale e nell'approdo.

La drammatica riduzione dei traffici che ha toccato i nostri porti durante la fase del lockdown e che ha conosciuto solo un parziale recupero del periodo successivo, ha notevolmente ridotto le risorse delle Società cooperative che prestano il servizio di ormeggio nei porti italiani, rischiando di privarle di quanto necessario per soddisfare gli standard di sicurezza imposti dalle Capitanerie di Porto.

Ritengo, però, doveroso precisare che la categoria che rappresento si è mostrata sensibile agli effetti che la pandemia ha provocato per l'intera catena logistica e segnatamente nei riguardi delle Società di navigazione.

Questo atteggiamento ci ha indotto a valutare favorevolmente un emendamento presentato nella legge di conversione del cosiddetto decreto legge agosto, in forza del quale, l'indennizzo riconosciuto agli ormeggiatori può anche essere utilizzato per interventi di natura tariffaria, divenendo in questo modo un beneficio in senso più generale.

*segue a p. 12*



continua da p. 11

Acclarato lo spirito con cui la categoria intende utilizzare gli interventi dello Stato, gli effetti della pandemia in atto, mi inducono purtroppo a ritenere che anche il 2021 sarà un anno particolarmente difficile per la portualità e il trasporto marittimo, e in particolar modo, per quelle tipologie di traffico (traghetti, navi da crociera) che più di altre sono state penalizzate dai necessari interventi di natura emergenziale che hanno condizionato la mobilità dei passeggeri.

**Potrebbe mai verificarsi in Italia un regime di concorrenza nell'ambito dei servizi tecnico nautici?**

Per una distorta immagine del mercato, frutto anche di indicazioni provenienti nel passato dall'Unione Europea, si è erroneamente indotti a ritenere che si può parlare di efficienza solo nel caso in cui ci troviamo in presenza di concorrenza nel mercato.

Ci sono alcuni servizi, e fra questi quello di ormeggio, per i quali credo sia stata ampiamente dimostrata e condivisa una maggiore efficacia ed efficienza derivante dalla presenza di un unico soggetto che opera all'interno di un mercato regolato.

Nel caso specifico degli ormeggiatori, il momento dell'apertura al mercato è individuabile nella fase di accesso alla professione, che avviene attraverso un concorso pubblico aperto a tutti i cittadini dell'Unione Europea, aventi i requisiti stabiliti da specifiche disposizioni ministeriali.

Proprio, però, per assicurare un servizio efficace ed efficiente, è necessario che i vincitori vengano poi riuniti all'interno di un'unica organizzazione, sulla quale l'Autorità Marittima esercita compiti di vigilanza e controllo e che consente di evitare inutili duplicazioni di costi, garantendo contemporaneamente un servizio universale reso alle medesime condizioni a tutti gli utenti nel rispetto degli standard di sicurezza fissati dall'Autorità Marittima.

**Partner stranieri nei porti italiani. Qual è la sua opinione?**

Parto dal presupposto che il porto è e deve rimanere un'infrastruttura pubblica, governata da un ente pubblico che

tuteli gli interessi di tutti i soggetti economici che lavorano con il porto.

Si tratta di un impianto previsto dalla normativa vigente, che classifica le Autorità di Sistema Portuale come Enti pubblici non economici, ai quali attribuisce, fra l'altro, il compito di assegnare le concessioni rilasciate ai terminalisti perseguendo l'interesse pubblico ad una determinata utilizzazione degli spazi portuali e la realizzazione di opere portuali, insieme all'erogazione di specifici servizi caratterizzati come "operazioni portuali", nell'ottica di garantire il migliore approvvigionamento di prodotti e risorse oggetto dell'interscambio del nostro Paese.

Da questo punto di vista non nascondo una certa preoccupazione riguardo al contenzioso in atto con l'Unione Europea circa la natura dei canoni demaniali e il possibile uso strumentale di questo contenzioso che qualcuno ha provato a fare, per trasformare le Autorità di Sistema Portuale in Società per Azioni. Nel momento in cui viene garantito il controllo pubblico del porto, diventa a mio avviso secondaria la nazionalità delle imprese che nel porto operano, dovendo la loro attività, come detto, essere funzionale alle esigenze del sistema Paese.

Certo, quanto accaduto nel Pireo deve suonare come un campanello d'allarme per il legislatore unionale, al fine di evitare che la catena logistica possa passare sotto il controllo di Paesi terzi, con le ovvie negative ricadute per la nostra economia.

Da questo punto di vista ritengo che anche la nostra normativa vada migliorata attraverso l'introduzione di strumenti più efficaci che consentano di assicurare un controllo pubblico sulla possibile integrazione verticale fra le attività economiche svolte in ambito portuale e quelle relative al sistema logistico, con il quale la AdSP tende ad integrarsi. Questa integrazione, infatti, si sta già concretizzando nei porti italiani secondo modalità e criteri che non garantiscono alcun controllo e ruolo di governo da parte della AdSP, strumenti che appaiono, invece, necessari per evitare forme di dumping sociale, con riduzione delle tutele economiche e sociali proprie del lavoro svolto in ambito portuale.

« DIMINUIRE IL PROPRIO IO  
AVVICINA ALLA FELICITÀ »  
MARIANGELA GUALTIERI | poeta

**PARTECIPAZIONE**

**failatuaparte.emr.it**

**SCOPRI I PROGETTI PIÙ VICINI A TE**