

# **Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti**

Aderente ALE - Affiliata CESI



## **PORTUALITA' ITALIANA: OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA SEGRETERIA FAST-CONFISAL LIGURIA**



**GENOVA, LUGLIO 2024**

**SEGRETERIO REGIONALE**

*Mario Pino*

La crisi nel Mar Rosso e gli scioperi dei lavoratori portuali negli scali nazionali della prima settimana di luglio '24 hanno rimesso al centro dell'agenda politica la centralità della portualità e dello shipping per l'intero sistema economico nazionale, considerando i devastanti impatti che un contingentamento prolungato dei flussi marittimi transitanti dal Canale di Suez avrebbe per il nostro paese, al pari del blocco dei turni di lavoro nelle infrastrutture portuali.

Sebbene appaiano fenomeni slegati tra loro, l'effetto è paragonabile ed interessa la competitività dell'intero sistema produttivo nazionale tenuto conto che via mare transita il 50,3% degli scambi commerciali nazionali in volumi e il 28% in valore nel 2023, e che dal Mar Rosso transita il 40% di tali flussi. Il blocco delle catene logistiche, su terra (porti) o mare (rotte), ha effetti dirompenti sui tempi di consegna e di approvvigionamento delle aziende manifatturiere, sugli economics degli operatori logistici, sui volumi delle entrate pubbliche delle autorità di sistema portuale e, non da ultimo, sulle potenziali pressioni inflazionistiche interne, conseguenti ad esempio al rimbalzo dei noli marittimi registrati sin dalla fine del 2023.

Evidentemente lo sciopero dei lavoratori portuali e la crisi del Mar Rosso sono eventi differenti, rispettivamente di natura endogena ed esogena al sistema portuale-marittimo, ma la risposta a tali fenomeni è tanto più efficace quanto più il sistema è rapido e snello nei processi di adattamento nonché coeso ed unitario nelle decisioni da prendere.

Tali premesse, di tipo congiunturale e che si aggiungono a criticità più strutturali e croniche del sistema, spiegano ancora di più l'urgenza di implementare il processo di riforma portualità nazionale, così come indicato dal Governo in carica circa l'avvio di una modifica legislativa che avrebbe dovuto condurre ad una legge delega in materia a fine 2023 ma che allo stato attuale risulta ancora in lavorazione. Peraltro, FAST-CONFISAL, sin dal 2020 con il varo del programma "Italia velocemente connessa", ha dedicato particolare attenzione all'efficientamento ed al potenziamento della portualità nazionale, ritenuta fondamentale sia per le dinamiche occupazionali che sviluppa, nonché per la capacità di essere abilitatore della competitività del sistema trasportistico nazionale e più in generale dell'intero sistema produttivo italiano.

In tal senso, riteniamo che le recenti riforme organiche di settore, quali il D.Lgs. 169/2016 e il D.Lgs. 232/2017 che hanno modificato l'impianto originario della Legge 84/1994, ed altrettanti numerosi puntelli legislativi che hanno toccato, tra l'altro, le concessioni demaniali, le comunità energetiche nei porti, i processi di pianificazione e la realizzazione degli impianti di cold ironing, necessitino di un tagliando normativo a circa 8 anni dalla loro prima entrata in vigore.

Ancora prima di tali considerazioni non possiamo che esprimere la necessità che quanto prima venga chiuso il negoziato con le controparti datoriali Ancip, Assiterminal, Assologistica, Assoport, Fise-Uniport, per il rinnovo del contratto collettivo nazionale dei porti, scaduto il 31 dicembre 2023. E' una questione economica, di adeguamento dei salari al livello generale dei prezzi del paese schizzato negli ultimi anni, ma è anche una questione di sicurezza, tutele, dignità del lavoro e di incremento dei servizi ancillari di welfare che devono essere attenzionati per i lavoratori di un settore così strategico e delicato per l'intero paese.

Come certifica Isfort, la pesante riduzione della forza lavoro registrata nei porti negli ultimi anni, in particolare per le imprese ex art. 17, e la difficoltà nel garantire un processo di turn over adeguato, a cui ha fatto fronte uno stabile aumento dei traffici, una rimodulazione dei picchi di lavoro dovuto al gigantismo navale con un aumento dell'intensità del lavoro specifica, la crescita dei fatturati e dei profitti dei terminal portuali, necessitano un'opportuna valorizzazione economica e qualitativa dei lavoratori portuali attualmente impiegati. È questo il momento da parte delle aziende private e pubbliche del settore di far capire quanto è importante il fattore umano.

Concentrandoci, invece, sugli aspetti di governance portuale, non possiamo che riscontrare una certa debolezza di azione di "governo della portualità" operata dal MIT e dalla Conferenza nazionale dei Presidenti delle AdSP, che riveste funzione di organo consultivo senza una vera capacità decisoria.

A partire da tali considerazioni, non possiamo che condividere le intenzioni legislative di riforma espresse dal Governo e sintetizzabili nel rinforzare il coordinamento centrale della materia portuale con una governance sul modello “Puertos del Estado” spagnolo, garantendo comunque autonomia funzionale alle singole AdSP al fine di rispettare la vocazione di ogni ente.

Ad oggi, sentite anche le rappresentanze territoriali di FAST-CONFSAL attive nel settore portuale, emergono urgenti criticità sui seguenti punti:

- Pianificazione strategica: mancanza di coordinamento e prioritizzazione (europea e nazionale) degli investimenti in ottica di sviluppo dei porti e funzionale ai sistemi logistici asserviti e ai relativi mercati
- con conseguente dispersione di risorse pubbliche;
- Concessioni demaniali: le AdSP si stanno dimostrando soggetti troppo “deboli” per trattare con i gruppi multinazionali “verticali” ed “orizzontali” che oggi dominano il settore;
- Personale: esistono forti disparità retributive tra le AdSP, modelli organizzativi ampiamente diversificati per gestire gli stessi procedimenti, piante organiche non correlate alla complessità e valenza dei porti;
- Centrale di committenza: è evidente la frammentazione della gestione delle gare di appalto con conseguente inadeguatezza delle strutture preposte;
- Sviluppo: la presentazione ai mercati contendibili è sovente scoordinata e non rispondente all'immagine del sistema portuale nazionale.

Con l'intento quindi di fornire contributi fattivi e proposte attuabili sulla tematica della governance portuale nazionale in vista della legge delega e delle successive discussioni parlamentari, con il fine ultimo di garantire competitività ai porti nazionali, al sistema produttivo nazionale e quindi ai lavoratori che vi operano, evitando frammentazioni e localismi che per troppo tempo hanno ingessato questo settore, condividiamo nella maniera più assoluta l'esigenza di istituzionalizzare un organo di governo centrale e di coordinamento della portualità nazionale.



In termini di architettura funzionale, riteniamo che l'istituendo ente centrale di coordinamento dovrebbe svolgere le seguenti funzioni:

- a. Competenza in materia di pianificazione strategica, coordinamento e programmazione infrastrutturale delle AdSP:
  - Elaborazione dei Piani Strategici nazionale dei porti, ultimo datato 2015, con durata quinquennale e revisione annuale per l'approvazione del Ministro, fornendo indirizzi per lo sviluppo dei singoli porti e del relativo sistema logistico
  - Realizzazione della politica portuale del Governo e delle Regioni e coordinamento e controllo dei sistemi portuali
  - Definizione dell'ammissibilità e delle priorità dei grandi investimenti (superiori a 10 mln euro), anche proposti dalle singole AdSP
  - Negoziazione con la Commissione Europea, per conto del MIT, di tutti i dossier relativi ai porti, e validazione delle domande di finanziamento
  - Approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e del Piano Regolatore Portuale (ferme restando le competenze regionali e del CSLP). Controllo di efficienza sulla gestione e il raggiungimento degli obiettivi fissati nei Piani Operativi Triennali dei singoli porti
  - Coordinamento delle iniziative per lo sviluppo dei porti come hub energetici a livello europeo e con i Ministeri competenti

- b. Competenza in materia di rilascio delle concessioni demaniali
  - Autorizzazione al rilascio delle concessioni demaniali di durata superiore ai 12 anni
- c. Competenza in materia di gestione del personale
  - Gestione dei contratti di lavoro di dipendenti e dirigenti delle AdSP
  - Definizione della pianta organica e del modello organizzativo delle singole AdSP, d'intesa con le stesse
  - Definizione della formazione del personale delle AdSP
- d. Competenza in materia di centrale di committenza/Stazione appaltante
  - Gestione per conto delle AdSP dei procedimenti di gara per importi sopra soglia comunitaria
- e. Competenza in materia di promozione e sviluppo
  - Analisi e sviluppo nuovi mercati (es. Nord Africa, WB, GCC) e tendenze macro e microeconomiche con eventuale stipula di accordi di collaborazione con istituzioni nazionali ed estere, su indicazione del MIT
  - Coordinamento della partecipazione alle principali fiere di settore nazionali ed estere
  - Assistenza tecnica per scouting, preparazione e gestione progetti settore marittimo e portuale cofinanziati con risorse EU e internazionali (programma CEF priorità rete core/comprehensive, MOS; programmi CTE-INTERREG; Horizon; LIFE; finanziamenti BEI e altre IFI)
  - Accompagnamento ed assistenza alle AdSP per progetti ad alto contenuto innovativo (hub portuali TEN-T quali hub energetici TEN-E e hub telematici e-TEN)

In termini di architettura organizzativa, le funzioni e le competenze delineate in capo all'ente centrale dovrebbero essere incardinati, a rigor di logica, o presso la Direzione generale Porti del MIT ovvero presso la società in house del MIT vocata al trasporto marittimo, RAM S.p.A. Entrambe le soluzioni appaiono tuttavia presentare attualmente delle criticità, sia in termini di dotazioni di organico per l'espletamento delle funzioni andrebbero a delinarsi ad eventuale proposta legislativa approvata, che di coerenza della forma giuridica tra ente centrale ed enti territoriali coordinati (i.e. RAM che riveste forma di S.p.A., sebbene a totale controllo pubblico, a direzione di "enti pubblici non economici" quali sono le AdSP).

Propendendo in linea generale per la valorizzazione di enti già operativi ed esistenti nell'alveo del MIT attraverso mutamenti della forma giuridica al fine di evitare duplicazioni e moltiplicazioni di organi, società ed enti di controllo pubblico, FAST-CONFISAL ritiene che il nuovo ente centrale per il coordinamento della portualità nazionale dovrebbe rivestire la forma giuridica dell'Agenzia ex D.Lgs 30 luglio 1999, n. 300, ovvero una struttura che svolge attività a carattere tecnico-operativo di interesse nazionale sottoposta ai poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Tale assetto garantirebbe, in primis, piena funzionalità rispetto alle competenze attribuibili ed esercitabili verso le Autorità di Sistema Portuale, ad oggi enti pubblici non economici. In considerazione delle tematiche di competenza concorrente tra Stato e Regioni, appare più che opportuno prevedere delle forme di rappresentatività della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome nel comitato direttivo, al fine di evitare dispute o controversie suscettibili di limitare l'efficacia operativa dell'Agenzia stessa. Lato risorse finanziarie, l'Agenzia verrebbe finanziata direttamente dalle AdSP, in quota percentuale rispetto ai canoni di concessione, canoni variabili e altri proventi da tassazione incassati dalle stesse, non comportando oneri aggiuntivi per l'erario.

Ben consci dell'ampiezza, della delicatezza e della rilevanza della materia, che include profili sia di carattere strategico nazionale che dinamiche di mercato globali, siamo come sempre a disposizione degli enti istituzionali competenti nella predisposizione della riforma della governance portuale per incontri in merito, suggerimenti o dettagli propositivi.