

Abbiamo l'energia per vederlo.
Abbiamo l'energia per farlo.

Recuperiamo aree inutilizzabili
per produrre nuova energia.
In Italia.



www.portoravennanews.com

mensile
**porto di
ravenna**

il porto dell'Emilia Romagna

FOCUS

Correttivo Porti
Compagnia Portuale
di Ravenna

8 Febbraio 2018



Compagnia Portuale Ravenna



Un tavolo tecnico politico per accompagnare il processo di applicazione legislativa

Luca Grilli

Presidente ANCIP e presidente Compagnia Portuale di Ravenna

Alla definizione del testo Correttivo Porti hanno lavorato in modo costruttivo Ancip, le organizzazioni sindacali, Assoporti, Assologistica, Assiterminal e i rappresentanti dei servizi portuali ovviamente sotto la regia delle strutture ministeriali, in particolare di Ivano Russo dirigente del Gabinetto del ministro Delrio.

Ci siamo concentrati sul lavoro portuale, con una particolare attenzione soprattutto nei confronti dei dipendenti degli art.17 L. 84/94, ed ex artt. 16, sotto la regia delle Autorità di Sistema Portuale e delle commissioni preposte ad applicare la legge.

Tra i principali cambiamenti apportati alla legge 84/94 ricordo che sono stati introdotti elementi di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali, come ad esempio una nuova qualificazione dei porti, un alleggerimento burocratico delle strutture e dei suoi organi, la gestione dei piani regolatori e dei rapporti col territorio.

I cambiamenti più rilevanti che interessano a noi, riguardano l'introduzione di importanti elementi di regolazione e di controllo sul mercato del lavoro.

Finalmente si è ottenuta una delineata definizione delle figure che devono e possono operare all'interno dei porti e contemporaneamente è stato dato un forte mandato alle AdSP di esercitarvi controlli e selezione. Importantissimo e fondamentale, inoltre, il fatto che le AdSP vengano messe in condizione di predisporre

risorse per finanziare la formazione, il ricollocamento, il reimpiego del personale totalmente o parzialmente inidoneo allo svolgimento di operazioni e servizi portuali in altre mansioni e soprattutto in alcuni casi finanziare le misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori dell'impresa.

Di fronte a una pluralità disomogenea di soluzioni applicative pregresse, il nostro giudizio – come Compagnie Portuali - non può che essere positivo. È una soluzione buona, crea flessibilità e possibilità di piani di reinserimento e formazione per i lavoratori, anche perché in alcune realtà si riscontrano enormi difficoltà che possono trovare grandi aiuti, ma soprattutto anche soluzioni, in questo decreto proprio per le motivazioni citate precedentemente.

Ora ci aspettiamo che quanto di positivo è stato costruito nella legge sia applicato puntualmente e con criteri il più possibile omogenei all'interno di tutta la portualità italiana in tempi consoni alle esigenze del settore.

Per non disperdere il proficuo lavoro svolto e per valorizzare e mantenere un metodo di confronto collegiale, che ha dato i suoi frutti, di cui potremo usufruire anche grazie alla collaborazione dei funzionari e dei dirigenti del ministero, suggeriamo di ripristinare il metodo di lavoro a suo tempo seguito e proponiamo fin da ora la costituzione di un tavolo tecnico-politico con i principali attori.

L'obiettivo è quello di favorire la celerità del processo di applicazione legislativa cercando di attuare una politica portuale chiara, innovativa, completa e coraggiosa.



Ravenna e i risultati ottenuti con il metodo del dialogo

mensile **porto di ravenna**
FOCUS **CORRETTIVO PORTI**
8 Febbraio 2018

Michele de Pascale
Sindaco di Ravenna



Ravenna ha una lunga tradizione per quanto riguarda l'attenzione alla sicurezza del lavoro e ha sempre adottato il metodo del dialogo tra le parti per arrivare alla sottoscrizione di Patti sul lavoro che rappresentano una sorta di laboratorio nazionale in questo ambito.

Così è progressivamente maturato anche il Correttivo Porti, grazie al lavoro di coordinamento del ministero delle Infrastrutture e Trasporti. In generale il MIT ha invertito una rotta che pare scontata solo sulla carta, ma in passato mai seguita.

Il ministero, con Ivano Russo, è andato nei porti, li ha visitati, analizzati, ha ascoltato le parti e poi ha iniziato ad adottare provvedimenti che rappresentano una piccola rivoluzione nazionale, che ci avvicina all'Europa del Nord.

Ha quasi dimezzato le Autorità di sistema portuale, ha dato loro competenze nuove ma più pregnanti per le realtà locali, come la richiesta di piani industriali ai terminal che intendono operare su un dato porto, ha tagliato gli investimenti faraonici per opere portuali che sarebbero rimaste cattedrali nel deserto, ha investito sul traffico merci su treno e sulla logistica.

Ravenna si è inserita in questa nuova politica, traendone importanti risultati.

Cito gli accordi con le ferrovie per la realizzazione di due scali merci, a sud e a nord della città, per velocizzare l'entrata e l'uscita dei treni e per non farli più transitare dal centro della città, poi i fondi per l'ammodernamento della Classicana. La grande carta che abbiamo da giocare è il progetto hubportravenna per i fondali e la logistica, ma anche i grandi investimenti privati, come quello per il deposito costiero di GNL che farà del porto di Ravenna il primo in Italia a essere dotato del nuovo carburante che le navi dovranno utilizzare dal 2021.

In questo contesto si inserisce il Correttivo Porti soprattutto laddove regola il lavoro portuale. Un provvedimento nato dalla collaborazione tra compagnie portuali, ministero, associazioni imprenditoriali. Un valore aggiunto di cui Ravenna è pronta a beneficiare.





Una politica portuale chiara, innovativa e soprattutto coraggiosa

Gianni Bessi
Consigliere Regione Emilia-Romagna

Ringrazio la Compagnia portuale di Ravenna che, insieme all'Associazione nazionale Compagnie Imprese portuali, ha organizzato questa iniziativa. E vedere il popolo del porto riempire la gloriosa palestra della Compagnia mi fa un grande piacere e conferma quanto sia importante questa riforma.

Il sindaco Michele de Pascale e il presidente dell'Autorità di Sistema portuale Daniele Rossi hanno già evidenziato molte novità dei progetti che riguardano il nostro porto. Da parte mia, oltre a portare il saluto del presidente della Regione, Stefano Bonaccini, voglio sottolineare, perché ne ho conoscenza diretta, il lavoro puntuale e concreto svolto in questi anni per la portualità ravennate e italiana dall'on. Alberto Pagani, membro della Commissione Trasporti della Camera.

E un ringraziamento va a Ivano Russo, primo collaboratore del Ministro Delrio, che in questi anni, come gli riconosce tutto il mondo portuale, ha lavorato benissimo.

Quando persone serie, responsabili e qualificate operano insieme non può che esserci un risultato di qualità per tutta la comunità.

Il motivo è che l'attività di costruzione della riforma ha coinvolto ogni livello amministrativo in un gioco di squadra che ha permesso di individuare qual era il percorso migliore per riorganizzare le Autorità Portuali e quali gli elementi di regolazione e di controllo del mercato per tutelare il lavoro di quanti devono e possono operare all'interno dei porti.

È stata definita una politica portuale chiara, innovativa e soprattutto coraggiosa. Noi politici dobbiamo sempre considerare quali sono i nostri 'azionisti' di riferimento: gli oltre 6mila lavoratori della comunità portuale che, se aggiungiamo l'indotto, arrivano a 9mila e se teniamo in conto anche la componente industriale, dal petrolchimico all'offshore, raggiungono le 15mila unità. Tutto questo popolo è il motivo per cui non dobbiamo dividerci su interessi di parte, soprattutto ora che il ministro Delrio ha messo il progetto del Hubportuale e dei fondali tra le priorità degli interventi della portualità italiana. E la qualità porta redditività per tutta la comunità.



Il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha fatto molto in questi anni sul piano della regolamentazione, a tutti i livelli, dei porti nazionali.

Il primo provvedimento, dopo anni di discussione, ha portato alla modifica delle Autorità Portuali, passate da 24 a 15, trasformandole in Autorità di Sistema Portuale. Un cambio di denominazione, cui corrisponde un concreto cambio sostanziale di intendere l'intera portualità che deve operare nel segno del fare 'sistema', non solo attraverso l'accorpamento di porti che rientrano sotto una stessa giurisdizione, ma anche attraverso uno sviluppo razionale e condiviso delle diverse componenti che danno vita ad una piattaforma logistica efficiente: nave-ferro-gomma-servizi tecnico nautici-dogane.

Il Ministero è poi intervenuto per una razionalizzazione degli investimenti, molti dei quali per fortuna ancora sulla carta, non in linea con una visione del sistema della portualità italiana competitiva ed efficiente.

Un altro provvedimento accolto positivamente dagli operatori è indubbiamente stato quello degli incentivi Marebonus e Ferrobonus. A Ravenna abbiamo una delle più efficienti Autostrade del Mare che ogni anno tolgono dalle strade oltre 70mila automezzi pesanti. Questi incentivi non sono solo un sostegno economico, ma intervengono positivamente sulla sicurezza della circolazione e nella salvaguardia dell'ambiente.

L'adozione in Gazzetta del Correttivo Porti si inserisce in questa politica. Va detto che alla sua stesura hanno concorso tutti gli attori della portualità nazionale. Il tema centrale - oltre alla revisione del concetto di Piano Regolatore Portuale, anch'esso tema di grande interesse - è il lavoro portuale, elemento fondamentale nel traffico delle merci, da regolamentare, da rendere efficiente e flessibile. È opinione diffusa che il Correttivo Porti abbia colto nel segno.

Credo che questo Ministero abbia finalmente intrapreso la strada giusta, con una corretta visione d'insieme della quale gli investimenti nel settore ferroviario sono efficace esempio.

L'auspicio è quello che si possa proseguire sul tracciato delineato in questa legislatura, considerato che la competitività potrà soltanto salire di livello e intensità e che per reggere il confronto occorreranno norme sempre più chiare, applicabili e lungimiranti.

La flessibilità positiva del Correttivo Porti

Daniele Rossi

*Presidente Autorità di Sistema Portuale
dell'Adriatico centro-settentrionale*



Un obiettivo comune ha portato a un'intesa importante

Andrea Gentile
Presidente Assologistica

6

È importante sottolineare che il Correttivo Porti è uno strumento legislativo nato dal lavoro comune dei vari attori del mondo portuale e della logistica con Ivano Russo e il MIT.

Avevamo un obiettivo comune che ci ha portato a trovare intese molto importanti in chiave futura. Il fatto che di Correttivo Porti si parli a Ravenna è doppiamente importante perché questo scalo è leader nazionale nella movimentazione di merci alla rinfusa che sono ancora più del 70% delle merci movimentate nei porti e sono le materie prime necessarie all'industria italiana. L'analisi delle merci movimentate evidenzia come il porto di Ravenna sia uno dei principali cardini di tutto il sistema industriale e agroalimentare italiano.

Ciò significa che abbiamo un porto efficiente dove il sistema imprenditoriale investe nell'ammodernamento dei terminali, sono stati sottoscritti importanti accordi per potenziare i collegamenti ferroviari, siamo all'alba di un progetto di approfondimento dei fondali e della logistica di grande portata. Tutto questo è al servizio dell'industria italiana.

Non possiamo sottacere però che il nostro Paese sconta un divario in termini di infrastrutture e di burocrazia. L'Italia ha un gap che ci pone al 21° posto nell'indice logistico redatto dalla Banca Mondiale, mentre siamo ancora l'ottava economia del mondo e il secondo Paese manifatturiero in Europa. Ci attende una sfida molto importante rappresentata da quella che, da tempo, viene definita una rivoluzione, ovvero la digitalizzazione di funzioni e processi. Tutti sappiamo che la modernizzazione del sistema logistico (a più livelli) è determinante per dare competitività al sistema manifatturiero e ad aree economicamente meno favorite, quali quelle del nostro Sud.

Anche a livello politico si sono intravisti dei "cambi di passo", che auspichiamo vengano mantenuti con la legislatura che uscirà dalla prossima tornata elettorale.



Sapir, un dialogo continuo con la Compagnia Portuale

Riccardo Sabadini

Presidente Sapir

In primo luogo un grazie alla Compagnia Portuale per aver acconsentito a che Sapir potesse essere presente a questa iniziativa e potesse portare il suo saluto.

La Compagnia è un partner importante per Sapir non solo per la sua partecipazione al capitale, è uno dei suoi partner industriali più importanti.

Presta una consistente parte dei servizi che il Gruppo acquista da terzi, servizi sempre più qualificati.

Anche la componente umana e la sua professionalità assumono una importanza sempre più marcata.

La Compagnia è capace di seguire l'evoluzione, di rispondere alle esigenze che la modifica delle navi e delle tipologie di merci richiedono. Già questo potrebbe giustificare l'interesse per le innovazioni del Correttivo.

Porto in questa sede il punto di vista di un terminalista, che ha svolto un ruolo di sviluppo nel porto di Ravenna, ruolo che intende continuare a svolgere e accelerare posto che intende sviluppare le aree delle quali è ancora proprietaria e cogliere le nuove occasioni.

Come terminalista non possiamo non essere interessati e rispettosi del ruolo e dell'importanza che il lavoro portuale riveste, mi pare uno degli elementi di maggior rilievo del Correttivo.

Credo che a Sapir vada dato atto della considerazione che esprime a proposito di tutto ciò che possa garantire e tutelare il lavoro e il lavoratore, tutela del lavoro in tutte le sue forme, valore che deve universale ed essere costantemente e imprescindibilmente perseguito.

Ecco allora la motivazione della valutazione positiva che esprimo sia sulla introduzione del comma 15 bis dell'art. 17 da un lato e sia, dall'altro, sulla abrogazione del comma 9 sempre dello stesso articolo.

Eliminare la definizione del comma 9 per cui le imprese di cui all'art. 17 non gestiscono servizi di interesse economico generale da un lato e dall'altro prevedere fondi per la qualificazione del lavoro, non può non produrre benefici anche significativi sul miglioramento

della qualità del lavoro.

Migliore qualità del lavoro, capacità di adeguamento delle competenze alle nuove esigenze del traffico, miglioramento delle prestazioni nel complesso del "sistema porto" e quindi, non dimentichiamolo mai, miglioramento delle condizioni di sicurezza sono tra gli obiettivi del Correttivo tutti da condividersi.

Questo è particolarmente interessante per un porto come quello di Ravenna che, con i lavori da parte di AdSP, ambisce a realizzare modifiche non solo di pura quantità, ma a un vero e proprio salto qualitativo.

Il progetto è articolato e complesso. Il porto che ne uscirà speriamo sia diverso in meglio di quello di oggi. Per questo stiamo lavorando.

Questo potrebbe fare sì che, ancora una volta, Ravenna e il suo porto debbano funzionare da apripista.

Se sapremo, anche come terminalisti evolverci, ad esempio specializzandoci, sfruttare la concomitanza della modifica legislativa e dei lavori potremo ottenere la miglior e più efficiente combinazione possibile.

Ho detto che anche ai terminalisti toccherà uno sforzo perché mi pare che ci sia un'altra novità importante: i piani di impresa dell'art. 8.

Sapir ha un poco anticipato i tempi per esigenze sue particolari dotandosi di un piano industriale che prefigura quello che chiede la legge.

Con la redazione dei piano di impresa le imprese portuali potranno dotare AdSP di elementi molto importanti per svolgere una funzione pianificatoria di prospettiva per il futuro del porto.

Come gruppo Sapir avvertiamo ogni giorno di più l'esigenza di presentarci al mondo, e la parola quando si parla di un porto non è casuale, come parte di un "sistema porto di Ravenna" o meglio "sistema logistico dell'Adriatico centro settentrionale" collegato ad altri sistemi logistici, che fa parte di una comunità istituzionale e imprenditoriale coese ed efficienti che offre molteplici vantaggi a chi intende utilizzare il porto di Ravenna e abbia come progetto la creazione di questo sistema e la sua presentazione all'estero.





La strada è quella giusta, lavorare meglio e in modo più produttivo

Enrico Luciani

Presidente Compagnia Portuale di Civitavecchia

Sono lieto di portare il saluto mio e dei lavoratori del porto di Civitavecchia congiuntamente a quello di tutti gli associati ANCIP che non hanno potuto partecipare a questo incontro.

Ho avuto modo di visitare le strutture del porto di Ravenna e di conoscere la realtà locale dei suoi lavoratori e posso dire che questa è una realtà vera e viva. Il legame che si è instaurato tra di noi, intendo tra le Compagnie di Ravenna e la mia di Civitavecchia è molto saldo e genera uno spirito collaborativo che si è fatto sentire anche in occasione delle discussioni sulla legge 84/94 e sul Correttivo Porti.

Proprio la 84/94 ha dato origine a delle eccellenze portuali dalle quali oggi non si può prescindere per ripartire.

Grazie al ministro Delrio e al lavoro che la sua struttura guidata da Ivano Russo ha svolto, il Paese ha scoperto le realtà portuali italiane. Il Correttivo Porti va nella direzione di farle lavorare meglio e in modo più produttivo. È stata difesa l'autogestione unita alla qualità e alla sicurezza e per noi siamo sulla strada giusta.



Parlare di Correttivo Porti significa analizzare un provvedimento di legge che sarà significativo nella storia della portualità.

In modo abbastanza inusuale per come purtroppo di solito funziona il Paese Italia, oggi non siamo qui a chiedere 'una legge', ma a chiedere che una legge italiana venga applicata.

Perché ne parliamo proprio a Ravenna? Perché a Ravenna ci sono tutte le condizioni affinché possa essere applicata: buoni rapporti tra gli enti locali e il mondo portuale, una Autorità di Sistema competente e interessata alle tematiche del lavoro di qualità, un insieme di



terminalisti che investono e collaborano con l'insieme della comunità portuale, un art. 17 storicamente efficiente e moderno.

Sotto la regia del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, il dirigente del Gabinetto del ministro, Ivano Russo, ha avuto la capacità di analizzare in un primo tempo i problemi, ha ascoltato molto le parti in causa (imprenditori portuali, rappresentanti dei lavoratori, AdSP) e ha inviato i suoi tecnici a visitare i porti. Quindi ha convocato le stesse parti attorno a un tavolo e assieme si è cercato di mettere a punto un provvedimento legislativo moderno, efficiente, rispettoso della sicurezza dei lavoratori e delle prerogative delle imprese. È emerso in modo ben chiaro che la flessibilità è l'arma vincente dei porti e l'art. 17 della legge ne è l'espressione migliore. Si è trattato di mettere a punto un provvedimento che guardasse al futuro e consentisse di uscire da discussioni e spirali che perseguivano solo effimeri e temporali interessi di piccole parti e per brevissimi periodi.

In questa normativa:

- si ribadisce la specialità del lavoro portuale all'interno di un quadro legislativo e normativo che tiene conto

dello scenario nazionale ed europeo;

- si conferma il fatto che per operare in porto è obbligatorio avere un unico contratto di riferimento;

- si conferma l'utilizzo del lavoro somministrato in una cornice di tutela, di professionalità e di formazione obbligatoria;

- si individuano precisi criteri di programmazione da parte di tutte le imprese che operano in porto al fine di trovare linee di sviluppo merceologico, programmi di investimenti e di conseguenza la politica degli organici;

- si individuano i criteri per le assunzioni, la qualificazione e la formazione professionale finalizzate a corrispondere in tempo reale alle mutevoli esigenze dei traffici;

- si prevedono inoltre forme di incentivazione per l'uscita dal lavoro per le maestranze che non avessero più i requisiti per continuare ad operare.

Siamo davanti a un provvedimento fondamentale: se si vuole un porto dove le

merci entrino e siano gestite con efficienza e puntualità, occorre il coordinamento dei soggetti che interagiscono. Il concetto di flessibilità non va letto come un elemento di incertezza sulla durata del lavoro, ma come massimo utilizzo della professionalità dei lavoratori che produce un contenimento dei costi. Sotto la necessaria regia dell'Autorità di Sistema si potranno sviluppare tutte le istanze volte a perseguire l'efficienza, la qualità e la sicurezza di un porto. È questo l'unico modo di consentire che l'eventuale ampliamento della portualità italiana, compreso il porto di Ravenna, possano avvenire senza che ci siano dumping sociali e spreco di risorse pubbliche e private sempre più scarse.

Per completare l'ottimo lavoro svolto occorre ora lavorare affinché non si presentino ritardi burocratici per l'applicazione concreta dei provvedimenti. Occorre inoltre vigilare perché le situazioni di emergenza presenti in alcuni grandi porti nazionali (che comunque vanno risolte) non polarizzino tutte le attenzioni e non assorbano tutte le risorse disponibili. Chiediamo con forza di continuare ad applicare il metodo della collaborazione e concertazione fra tutte le parti che ha dimostrato di poter offrire risultati importanti per il Paese.



Una legge equilibrata per la tutela del lavoro portuale

mensile **porto di ravenna**
FOCUS **CORRETTIVO PORTI**
8 Febbraio 2018



Alberto Pagani
*Deputato, componente IX
Commissione Trasporti*

Per affrontare il tema del Correttivo Porti, parto da lontano. Nel 2009 gli imprenditori cinesi acquistarono il porto del Pireo, versando 500 milioni di euro e investendone altri 400. In seguito arrivò il raddoppio dei volumi di merce movimentata. Tutto bene, quindi? No. I lavoratori videro progressivamente venir meno le loro tutele, le retribuzioni scesero del 30%.

Con la loro gestione, i cinesi avevano innescato un meccanismo che alterava il mercato perché risparmiando su stipendi e sicurezza potevano praticare prezzi più bassi e attiravano più navi. Era un sistema sbagliato che noi abbiamo sempre contrastato. Proprio per contrastare la gestione deprecabile dei cinesi, abbiamo dato vita alla legge 84/94 e ora al Correttivo

Porti. Adesso abbiamo una legge giusta ma le vecchie idee sono sempre in agguato e quindi serve massima attenzione verso la tutela del lavoro portuale.

Il ministro Delrio, attraverso Ivano Russo, ha svolto un lavoro molto efficace.

Ci sono naturalmente molti altri interventi da realizzare. Penso all'intermodalità, agli investimenti sul ferro e sulla logistica. Il governo ha dato una svolta agli investimenti infrastrutturali e con gli accordi di programma sottoscritti da Trenitalia con il Comune, la Regione e l'AdSP, sono arrivati importanti investimenti anche a Ravenna, dove verranno realizzati due scali merci che consentiranno di togliere dalla stazione centrale il transito dei treni merci.

Difendere l'esistente è sbagliato, ma non si poteva certo pensare di modificare la legge 84/94 sulla pelle dei lavoratori.

Infine, va sottolineata l'importanza della Scuola di formazione professionale per il lavoro portuale.



Abbiamo ascoltato i protagonisti in campo

mensile porto di ravenna

FOCUS CORRETTIVO PORTI

8 Febbraio 2018

Ivano Russo

Dirigente del Gabinetto del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti

Quando il ministro Delrio decise di attuare gli interventi necessari per rilanciare la portualità italiana, per prima cosa andai a visitare i 57 porti che ci sono sulle nostre coste e le allora 24 Autorità portuali. Volevo capire i problemi, i ruoli di chi operava negli scali, com'erano distribuite le competenze partendo da un obiettivo: i porti devono essere degli hub logistici di filiera, dalla nave alla destinazione finale della merce. Ma occorreva interloquire con la manifattura per capire come organizzare al meglio la logistica.

Da questo lavoro di analisi sono nati la semplificazione normativa sui dragaggi, l'ultimo miglio ferroviario, l'ultimo miglio stradale, il cargo ferroviario merci. Quindi, Marebonus e Ferrobonus. Tutto questo si riassume nel Piano nazionale della logistica con 45 provvedimenti legislativi che altro non sono che i 10 interventi contenuti nel piano #connetterelitalia.

Quando siamo intervenuti, alcuni porti stavano progettando inutili investimenti infrastrutturali non legati all'andamento del mercato, alla necessità della merce, alla logistica. Abbiamo così deciso di spostare gli investimenti per favorire la modernizzazione tecnologica delle Dogane, l'acquisto di nuove tecnologie, l'abbattimento di Ici e Imu nei porti, tema caro ai terminalisti. All'interno di questa programmazione legislativa vi era il tema del lavoro.

Anche in questo caso abbiamo ascoltato i protagonisti: Confetra, Assologistica, Assisterminal, Ancip, le altre organizzazioni di categoria, i sindacati. Negli ultimi 3 anni, in Italia avevamo assistito a una crescita dei traffici marittimi con 10 milioni di teus movimentati e 11 milioni di passeggeri. Il solo traffico merci su ferrovia era salito del 7%, percentuale mai sognata. Il Cargo aereo era arrivato a 1 milione di tonnellate trasportate. Eppure la crisi dei porti era sempre più pesante.

Avevamo un quinto dei lavoratori dei porti in cassa in-

tegrazione.

Il problema era rappresentato da una normativa vecchia, che non solo non faceva fronte ai problemi dell'oggi, ma men che meno a quelli futuri dei prossimi anni. Ad esempio il gigantismo armatoriale, pochi gruppi controllano tutto il naviglio mondiale. Come reagiranno i piccoli armatori e i terminalisti a tutto ciò che impatta con il lavoro portuale? Oppure l'ingresso dei fondi di investimento nella maggioranza azionaria dei terminal: quando decidono di vendere la propria quota per capitalizzare, cosa accade al mondo del lavoro?

Noi abbiamo quindi agito con il Correttivo Porti. Ora abbiamo 6500 lavoratori art. 16, 3000 art. 17 più 1000 nelle cosiddette "agenzie" e circa 8000 art. 18. Non ci sono tagli da fare.

Una classe dirigente seria aveva però il dovere di regolamentare la flessibilità. Era necessario un salto di qualità anche nell'approccio al tema della redditività. I margini non si fanno risparmiando sulla sicurezza dei lavoratori o diminuendone il numero. Il guadagno oggi si ricava da una logistica efficiente, implementando la movimentazione delle merci aggiungendo il packaging, ad esempio.

Abbiamo affrontato anche la 'folia' di avere tre porti di transhipment, quando ne sarebbe bastato uno solo. Oggi tutti ne paghiamo le conseguenze.

Con il Correttivo Porti abbiamo affidato alle AdSP la valutazione dei piani industriali dei terminal prima di rilasciare le concessioni. Non vogliamo che si ripeta quanto accaduto a Taranto (e in modo molto simile a Gioia Tauro e Cagliari): 6 anni di cassa integrazione con un costo di 36 milioni di euro. A Taranto abbiamo realizzato il terminal ferroviario e da lì è partito il trasporto delle auto, cioè un nuovo business.

Le AdSP, alla luce dei piani industriali dei terminal, faranno un piano con le esigenze del lavoro portuale.

È vero che ai provvedimenti già adottati ne manca ancora uno, importantissimo: il lavoro portuale deve essere definito un lavoro usurante. Questa deve essere la madre di tutte le battaglie della prossima legislatura.





Compagnia Portuale



CONVEGNO

"CORRETTIVO PORTI"

8 FEBBRAIO 2018 ORE 20,30

**c/o Compagnia Portuale di Ravenna
Via Antico Squero, 6
Ravenna**

La Compagnia Portuale di Ravenna in collaborazione con A.N.C.I.P. (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) organizza un incontro per una prima valutazione in ordine alle modifiche apportate alla Legge 84/94 dal Decreto legislativo recante "Disposizioni integrative e correttive al D.Lgs 4 agosto 2016 n° 169" e dalla Legge di Bilancio 2018 (dall'art. 1, comma 577, L. 27 dicembre 2017, n. 205)

Saluti delle Autorità

Michele De Pascale - Sindaco di Ravenna

Gianni Bessi - Consigliere Regione Emilia-Romagna

Daniele Rossi - Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale

Saluti degli Operatori

Andrea Gentile - Presidente di Assologistica

Riccardo Sabadini - Presidente S.A.P.I.R. S.p.A.

Relatori

Roberto Rubboli - Direttore A.N.C.I.P.

Franco Mariani - Segretario Generale ASSOPORTI

On.le *Alberto Pagani* - Componente IX Commissione Permanente Trasporti

Conclude

Ivano Russo - Dirigente del Gabinetto del Ministro
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Introduce e coordina

Luca Grilli - Presidente A.N.C.I.P. e Presidente Compagnia Portuale di Ravenna