

IL COLLOQUIO

Barbera (Uniport), appello al governo: «Per i porti restano da fare molte cose»

Cahiers de doléances: dai ristori ai piani di sistema, dal lavoro al golden share

ALBERTO GHIARA

GENOVA. L'ingresso di 12 imprese che fanno riferimento al gruppo Msc ha ampliato notevolmente il raggio d'azione dell'associazione Fise-Uniport, tradizionale punto di riferimento di imprese portuali che fino a oggi rappresentava una piccola fetta di una realtà in cui spiccavano soggetti come Assiterminal e Assologistica. Alla guida è rimasto il livornese Federico Barbera, a sottolineare una continuità con il passato nonostante il cambiamento. E l'ampliamento, in termini numerici, potrebbe non essere finito qui. «Abbiamo avuto richieste di soggetti interessati a aderire, un buon numero di terminalisti non legati a Msc e indipendenti rispetto all'armamento», spiega Barbera, che ci tiene a puntualizzare che non ci sarà una trasformazione degli orientamenti dell'associazione, ma che l'apparentamento con Msc fosse naturale: «Molto - spiega - è dipeso dalla posizione che abbiamo avuto a esempio sulla fusione fra Vte e Sech, che ci ha visto contrari perché vogliamo che sia rispettata la concorrenza. Uno dei cavalli di battaglia di Uniport è che la portualità deve avere come protagoniste imprese molto

ben strutturate e poche imprese che vivono di lavoro temporaneo o che lo danno in subappalto con ricorso non strutturale agli articoli 16 e 18». Quello che è certo è che il peso dell'associazione è aumentato e Barbera ha cominciato, incontrando la viceministra all'Economia, Laura Castelli, un giro di faccia a faccia con le istituzioni che proseguirà a settembre con il ministero ex dei Trasporti (Mims).

Il primo è stato con Castelli e con il Mef perché «ci sono sembrati troppi i no agli emendamenti sui ristori. Negativo non voler prendere in considerazione i terminal crociere che sono rimasti aperti e hanno avuto grossissime difficoltà. Non ci sono ancora i presupposti per una ripresa importante». Barbera giudica positivo l'incontro con Castelli per le risposte che sono state date dal Mef, con la promessa di rivedersi e di seguire con un'attenzione diversa gli emendamenti che riguardano la portualità.

Un altro tema è quello del lavoro portuale. «Ci sono articoli 17 perennemente in crisi». L'obiettivo è arrivare alla riduzione del personale, ottenendo fondi per favorire lo scivolamento verso la pensione, in particolare per i la-

voratori che negli anni hanno accumulato patologie. «Per un'impresa di fornitura di manodopera avere personale esentato da certe attività non è sostenibile». Quali soluzioni? «Bisognerà vedere - risponde Barbera - come organizzare il lavoro all'interno dei porti, con gli articoli 16 che lavorano in subappalto e i 17 in crisi. L'organico porti non è stato fatto, è uno dei motivi che ci spingono a muoverci rapidamente. Lo strumento pensato all'interno del contratto nazionale, quello del fondo di previdenza, che deve servire proprio per questi bisogni, dev'essere sostenuto non soltanto da imprese e lavoratori, ma anche dallo Stato». Col rinnovo del contratto è stato deciso di far entrare una commissione paritetica per studiare la possibilità di creare un fondo di sostegno alle imprese per favorire pensionamento e prepensionamento.

Ma i problemi del sistema portuale, per Uniport, sono più di quelli che appaiono: «Sono troppe - dice il presi-



Peso:49%

dente - le cose che non sono state fatte. Per esempio i piani regolatori di sistema. Sono importanti per consentire allo Stato di fare un piano della portualità e evitare doppi. Servono regole precise che valgano su tutto il territorio nazionale sulle concessioni". Infine il golden share: c'è una norma che consente allo Stato di porre at-

tenzione al trasferimento di attività strategiche portuali a società straniere. Ma qualsiasi cambiamento della situazione societaria deve essere segnalato, non soltanto se si riferiscono a cambiamenti di proprietà. A esempio i cambi di destinazione di lavoro assegnati in appal-

to. "Non c'è un discrimine sull'importanza della variazione, questo va specificato meglio", sostiene Barbera.



Il Terminal Bettolo a Genova



Federico Barbera, Uniport



Peso:49%