

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Uniport parte con un emendamento per il pensionamento dei lavoratori in esubero nelle imprese portuali

Nicola Capuzzo · Monday, June 14th, 2021

Uniport, l'associazione dei terminal e delle imprese portuali a cui hanno appena aderito diverse aziende controllate o partecipate da Msc, ha ottenuto da due esponenti del Partito Democratico (i deputati Andrea Romano e Davide Gariglio) un emendamento al decreto Sostegni bis che, se approvato al termine dell'iter di conversione in legge, agevolerebbe il prepensionamento dei lavoratori delle imprese portuali lasciando maggiore spazio ai prestatori di manodopera ex art.17 della legge 84/1994. Lo ha annunciato a SHIPPING ITALY il rinnovato presidente di Uniport, Federico Barbera, che, grazie all'ingresso di 12 nuovi associati (controllati o partecipati da Msc), avrà ora al suo fianco i tre nuovi vicepresidenti Antonio Davide Testi (Medcenter Container Terminal), Pasquale Legora de Feo (Co.Na.Te.Co) e Carlo Torlai (Compagnia Portuale Piombino) a cui si aggiungono i seguenti componenti del rinnovato consiglio direttivo: Ignazio Messina (Ignazio Messina), Fabrizio Zerbini (Trieste Marine Terminal), Matteo Catani (GNV) ed Edoardo Monzani (Stazioni Marittime Genova). A Francesco Lorenzini (Terminal Lorenzini & C.) è stato affidato l'incarico di tesoriere mentre Giuseppe Rizzi sarà il nuovo segretario generale (arriva da Fercargo).

L'emendamento intenderebbe modificare l'articolo 73 del decreto Sostegni bis aggiungendo un articolo 6.bis che prevedrebbe "in ambito portuale [...], per gli anni 2021 e 2022, misure di incentivazione al pensionamento dei lavoratori delle imprese ex art. 16 titolari di contratti di appalto di attività comprese nel ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'articolo 18 comma 7 ultimo periodo della legge 84/934 sulla base di criteri oggettivi stabiliti sentita la Commissione consultiva locale".

In pratica, secondo quanto spiega la stessa relazione all'emendamento, sarebbe quindi "preferibile introdurre una disposizione ordinamentale che consenta una riduzione strutturale degli organici delle imprese appaltatrici, in attuazione dei Piani operativi di intervento per il lavoro portuale discendenti dal Piano dell'organico del porto di cui all'articolo 8, comma 3, lett. s-bis) della legge n.84 del 1994. Rimarrà possibile far fronte alle esigenze operative, che peraltro si vanno sempre più concentrando in 'picchi' temporali e di volumi, ricorrendo al soggetto di cui all'articolo 17 della legge n.84 del 1994, se del caso adeguandone la dotazione organica con le procedure di rito". La stessa relazione precisa infine che "la misura degli incentivi al pensionamento così formulata non incide sulla finanza dello Stato ma solo su quella delle AdSP nel capitolo di spesa relativo all'articolo 17 comma 15-bis". Dunque l'obiettivo è quello di alleggerire, a spese delle port

authority, gli organici delle imprese portuali in difficoltà favorendo un maggiore ricorso alle agenzie ex art.17. Non resta che attendere a questo punto di capire quali saranno le sorti di questo emendamento.

Riferendosi invece all'appello lanciato da Luca Becce, presidente anch'egli appena rinnovato di Assiterminal, per creare una federazione dei terminal operator, Barbera rispondendo a SHIPPING ITALY è parso più che possibilista: "Ci sono punti di vista che sono identici e dove l'interesse del terminalismo portuale è unico. Mi riferisco innanzitutto alle concessioni portuali, dove siamo convinti di dover chiedere al Governo di metterci mano emanando norme generali univoche e per dare un pano nazionale della portualità che manca. Un altro fronte comune è stato e sarà il contratto id lavoro nazionale con il confronto con le rappresentanze sindacali. Continueremo a parlarci e qualora trovassimo l'intesa su alcuni punti potremo anche partire da questi per coordinarci e dire le stese cose".

Barbera ha colto l'occasione, però, per ricordare anche alcuni punti di rottura che hanno portato a questa fuoriuscita di alcuni terminal verso Uniport che ha così potuto ampliare l'ambito di rappresentanza in tutti i principali porti del Paese, da Genova a Venezia, da Trieste a Livorno, da Napoli a Gioia Tauro rappresentando oltre il 50% dei contenitori movimentati nel 2020 (5,5 milioni di Teu). "Uno dei motivi che ha portato a questa convergenza di 12 terminal verso Uniport è stata la fusione Psa-Sech nel porto di Genova" prosegue Barbera. "La concorrenza non può essere eliminata da una fusione fra potenti, la posizione dominante che si è creata non fa bene né ai porti né ai portuali. Si tratta di una decisione presa dall'Autorità portuale sulla base di un parere dell'Avvocatura di Stato che non aveva titolo per esprimersi sulla materia".

Riferendosi poi all'accenno di Becce al fatto che per gli armatori i terminal portuali sono solo centri di costo e quindi soggetti non autonomi, il vertice di Uniport ha contrattaccato chiamando in causa i fondi d'investimento (nel mirino nuovamente Gruppo Investimenti Portuali e Psa) dicendo che "mentre gli armatori portano traffici la loro mission, legittima, è quella di fare speculazione finanziaria che non va a vantaggio né dei traffici né dell'indotto locale".

Così come infine un altro fronte sul quale Uniport si vede lontana da Assiterminal e da Confetra è quello della Block Exemption Regulations: "Gli interessi fra gli utenti e gli operatori portuali sono inevitabilmente contrastanti perché gli spedizionieri pensano solo a ottenere il miglior servizio al minor costo". Non è un mistero, dunque, che Uniport stia considerando l'adesione a Conftrasporto, la federazione dei trasporti creata sotto il cappello di Confcommercio.

Commentando infine il nuovo corso di Uniport alla luce degli ultimi nuovi ingressi ricorda Barbera ha parlato di un ritorno al passato, quando Uniport (allora Ausitra) era l'unica associazione del settore. "Da una sua costola infatti, a metà degli anni 80, una parte di imprese fuoriuscite da Ausitra entrarono poi in Assodocks, aderendo in seguito ad Assologistica. I terminalisti genovesi, a loro volta, più o meno una ventina d'anni fa, (ed in seguito non solo loro) decisero di abbandonare Assologistica, dando vita ad Assiterminal" ricorda.

**Nicola Capuzzo**

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, June 14th, 2021 at 4:00 pm and is filed under

---

### Politica&Associazioni, Porti

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.