

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Salvataggio di Stato in arrivo per i portuali di Cagliari (e Taranto e Gioia)

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 17th, 2021

Nella legge di bilancio, appena arrivata al Senato, la norma non c'è, ma Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale della Sardegna, si è detto certo che il provvedimento sarà predisposto a breve, "in parallelo al necessario prolungamento delle agenzie per il lavoro di Taranto e Gioia Tauro".

Il tema è quello degli oltre 200 portuali licenziati nel 2019 da Cict, il gestore del terminal container di Cagliari, all'atto della remissione della concessione. Da allora i lavoratori sono in cassa integrazione, la cui ennesima scadenza è in arrivo a breve, cosa che nei giorni scorsi ha portato a un [presidio](#) sotto la sede dell'Adsp.

L'ottimismo di Deiana è a ragion veduta, maturato a valle di un incontro tenuto ieri con rappresentanti di quattro ministeri (Infrastrutture, Economia, Sviluppo Economico e Lavoro) per affrontare la situazione. La misura – e questo fa pensare che potrebbe essere veicolata con un emendamento alla finanziaria o inserita nel Milleproroghe di fine anno – sarà affiancata al rifinanziamento delle Agenzie per il lavoro di Taranto e Gioia Tauro.

Si tratta delle società che la legge di bilancio per il 2017 consentì alle Autorità portuali di scali votati al transhipment in cui fosse in corso una crisi occupazionale (era il caso appunto dei porti pugliese e calabrese) di creare Agenzie di somministrazione che riassorbissero gli esuberanti e provvedessero alla loro formazione e ricollocazione nelle forme di una sorta di articolo 17, con la previsione di uno stanziamento a carico dello Stato a copertura delle giornate di mancato avviamento (oltre 56 milioni di euro fino a tutto il 2021; la durata è stata via via prorogata e scadrà a metà 2022 salvo, appunto, ulteriori prolungamenti, dato che a Taranto sono ancora circa 400 gli iscritti e oltre 100 a Gioia).

A Cagliari la crisi di Cict era ancora là da venire nel 2017. E inoltre proprio l'anno successivo l'Adsp, nell'ambito della legge 84/94, promosse la creazione di un articolo 17, partecipandovi direttamente (al 16%) e favorendo l'ingresso nel capitale di imprese portuali e terminalisti, secondo il modello delineato dalla legge. L'Agenzia per il Lavoro Portuale della Sardegna fu quindi autorizzata dall'allora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad impiegare un organico di non oltre 29 persone.

Per le quali, pur valendo l'autorizzazione a lavorare in tutti i porti dell'isola, non è mancata la necessità, ad oggi, dell'intervento dell'Inps mediante Ima, a dimostrazione del fatto che l'Agenzia per il Lavoro costituenda rischia di essere una pezzuola preziosa (per i lavoratori ex Cict) ma tutt'altro che definitiva, dato che, ex lege, "nei porti in cui sia già presente un soggetto autorizzato ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, la richiesta di manodopera per lo svolgimento delle operazioni portuali dovrà transitare attraverso tale soggetto e quest'ultimo, qualora non abbia personale sufficiente per far fronte alla fornitura di lavoro portuale temporaneo, dovrà rivolgersi alla predetta Agenzia".

Anche su questo fronte, tuttavia, Deiana è speranzoso, forte dei rumor sull'attenzione di Qterminals (società facente capo al gruppo statale qatariota Mwani) al Porto Canale, "oggetto – ha ribadito il presidente dell'Adsp – di interlocuzione ai massimi livelli governativi", ma anche "di altre manifestazioni di interesse arrivate a Cagliari, seppure finora solo informalmente".

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, November 17th, 2021 at 7:13 pm and is filed under [Senza categoria](#)

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