

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I 'portuali ferroviari' di Trieste fanno discutere: "Operazione giuridicamente borderline"

Nicola Capuzzo · Tuesday, January 9th, 2024

Accolta in prima battuta molto calorosamente, [come raccontato ieri da SHIPPING ITALY](#), la possibilità, introdotta a Trieste, di avviare lavoratori del fornitore di manodopera portuale Alpt (previa adeguata formazione) allo svolgimento delle manovre ferroviarie, servizio di interesse economico generale appannaggio di Adriafer, solleva qualche perplessità in uno dei massimi esperti di articolo 17.

“Va benissimo rivedere gli spazi abordabili per gli articoli 17, occasioni di lavoro e di guadagno anche per minimizzare l’Ima (Indennità di mancato avviamento, *ndr*), ma credo che andrebbe rivisto il tema a 360 gradi” dice infatti a SHIPPING ITALY Massimo Provinciali, a lungo alla guida della specifica direzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e poi segretario generale dell’Autorità portuale di Livorno.

Il rilievo di Provinciali è tutt’altro che secondario, perché va a toccare uno dei cardini dell’attuale legge portuale: “La realtà cammina sempre più velocemente del legislatore, che si trova spesso a rincorrere cambiamenti già consolidati (la stessa legge 84/94 ne è un esempio paradigmatico). Personalmente mi sembra che l’operazione non stia dentro i paletti della legge, che garantisce all’art.17 (sia comma 2 che comma 5) il monopolio a condizione che fornisca manodopera esclusivamente alle imprese che fanno operazioni portuali. Se si infrange questo tabù, perché dovrebbe resistere quello del monopolio?”.

Dato questo assunto, il passaggio successivo del ragionamento di Provinciali è scontato, quanto amara la conclusione che ne consegue: “Credo che nella mia storia di dirigente pubblico non siano mancati gli spunti innovativi (come portare l’AdSP nella compagine sociale del 17 comma 5), ma questa operazione non credo possa esaurirsi in un accordo locale. Servirebbe che la politica facesse sentire la propria voce anche, se del caso, ridisegnando tutto il sistema. Invece, anche ai vertici del Ministero, sento prefigurare commissariamenti in vista di una nuova legge di cui non esiste neanche un brogliaccio scritto a mano”.

A proposito di tabù, sul fronte ferroviario l’iniziativa triestina, che arriva poco dopo il [primo step normativo sulla via del 'macchinista unico'](#), introduce per la prima volta nel settore, ancorché limitatamente alla nicchia portuale e con la peculiarità della 'integrazione' degli organici, il concetto di somministrazione e di interinalità. La reazione, tuttavia, da parte delle associazioni

delle imprese cargo di trazione è piuttosto guardinga.

“Il contesto è molto atipico. A Trieste l’operatore di manovra è sotto totale controllo dell’Autorità portuale, azionista anche del fornitore di manodopera. Inoltre entrambi applicano lo stesso contratto, il Ccnl porti. Insomma, ci sembra una novità interessante, probabilmente positiva per tutti i soggetti in campo e per lo sviluppo dell’attività portuale e di quella ferroviaria, ma è difficile che possa diventare un modello a livello nazionale” commenta Giuseppe Rizzi, direttore generale di Fermerci.

Sulla stessa linea Antonio Tieri, che, oltre a presiedere Fercargo Manovra, è amministratore delegato di Erf, la società delle manovre portuali di Venezia, come Adriafer controllata dall’Autorità portuale: “Vero, ma proprio il nostro caso dimostra l’estrema specificità di quello triestino. Intanto l’esigenza di copertura dei picchi è molto più forte dove ci sia una prevalenza di traffico ferroviario intermodale, come a Trieste, piuttosto che in uno scalo come Marghera, dove sono maggiori i volumi di tradizionale e consolidato. In secondo luogo, il quadro si complica molto laddove non vi sia coincidenza contrattuale, come a Venezia, dove Erf applica il contratto delle ferrovie. In casi simili, e ancor più dove manchi una regia pubblica, occorrerebbero accordi sindacali molto complessi da raggiungere, anche considerato il tema decisivo della formazione e della certificazione delle competenze. Insomma, l’iniziativa è molto interessante, tanto più che si inserisce in un quadro generale di difficile reperimento di manodopera qualificata, ma credo che le specificità triestine la rendano difficilmente replicabile fuori da quel contesto”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

A Trieste i portuali s’allontanano dalla banchina

This entry was posted on Tuesday, January 9th, 2024 at 7:22 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.