

L'intervento

Porti, lavoro e sicurezza al centro della riforma

di Valentina Ghio *

Ho letto con attenzione i diversi interventi sul tema della riforma della portualità, in ultimo quello della Compagnia Unica, che abbiamo audito in Commissione Trasporti alla Camera per le Risoluzioni sulla portualità, di cui una del PD a mia prima firma. La Compagnia pone legittimamente al centro la garanzia di stabilità di un soggetto che, oltre a rappresentare la storia del lavoro portuale, ne rappresenta anche l'attualità, con 990 soci, competenze e flessibilità di intervento. Soprattutto parte da un tema che anche noi riteniamo centrale nel percorso di riforma: quello della tutela del lavoro portuale. Oltre alle opportune riflessioni sul modello di governance – su cui abbiamo espresso il nostro parere, come la necessità del mantenimento della natura pubblica dei porti, riteniamo necessarie: semplificazione del sistema, con centralizzazione della politica strategica nazionale da parte del MIT, per quel che riguarda la pianificazione, il sostegno delle vocazioni specialistiche, il ruolo di regolazione di sistema e di maggior coordinamento. Nella risoluzione abbiamo insistito anche sull'attuazione degli interventi infrastrutturali, molti dei quali attesi da tempo, ma che devono essere più strettamente collegati all'idea specifica di sviluppo economico della portualità, correlati alle compatibilità con il territorio circostante e con la qualità della vita dei suoi residenti e ai processi che oggi le transizioni digitali ed ecologiche in atto richiedono sui temi energetici e dell'intermodalità. Ma è soprattutto sul lavoro che abbiamo posto l'accento, in modo più marcato rispetto alle altre risoluzioni, nella convinzione che un pensiero organico sulla portualità non può procedere slegato dalla tutela della qualità del lavoro portuale, che deve rimanere l'elemento cardine da cui partire. Questi sono i punti che riteniamo che il Governo debba affrontare, partendo dalla tutela dell'assetto del lavoro attuale con la presenza degli operatori art.16, 17 e 18. Pensiamo che occorra sostenere il ricambio generazionale, necessario in un lavoro faticoso come quello di cui parliamo. A questo scopo urge dare operatività al Fondo per il pensionamento anticipato dei lavoratori istituito dal decreto 228 del 2021, ma ancora fermo al palo, nonostante i numerosi solleciti. Il tema del ricambio generazionale è un tema sostanziale che riguarda la qualità del lavoro e la sicurezza. Non si capisce quali siano le ragioni per cui il Governo tiene bloccata questa opportunità. Così come occorre che in tutti i porti sia reso completamente esigibile il 15 bis, ossia tutte le ADSP devono riconoscere la quota di risorse per formazione e pensionamenti per quanto riguarda gli articoli 17. Correlato a questo tema è il riconoscimento del lavoro portuale come lavoro usurante: ci sono tutte le

condizioni per farlo ed è il momento di avviare un confronto concreto in questa direzione.

Tutto questo va affiancato a misure importanti per garantire la sicurezza sul lavoro. Sono troppi e gravi gli incidenti, anche mortali e non è più accettabile. Occorre innanzitutto affrontare il tema della mancata armonizzazione dei testi dei decreti 271/99 con il successivo 81/2008, arrivando così a uno strumento normativo sulla sicurezza del lavoro in ambito portuale aggiornato. Così come occorre definire norme che consentano ai rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza di svolgere pienamente le loro funzioni, anche visti i tanti cantieri interferenti da fondi PNRR e non solo, che rendono ancora più cogente affrontare in modo organico il tema della sicurezza del lavoro nei porti. A tutela dell'attuale assetto del lavoro nei porti, nella Risoluzione abbiamo indicato come urgente l'adozione del decreto per applicare la norma sulla regolamentazione dell'autoproduzione dei servizi da parte delle imprese armatoriali per evitare possibili forme di concorrenza sleale ai danni dell'attuale assetto di imprese che operano nei porti.

Abbiamo indicato come centrale anche il tema della formazione dei lavoratori, sia dal punto di vista tecnologico che sul tema della sicurezza.

Infine, porremo già dai prossimi percorsi parlamentari, a partire dalla legge di bilancio, la questione dei sostegni: il 31 dicembre cesseranno i benefici previsti durante la pandemia dall'art 199 del decreto 34/2020, nati per sostenere le imprese durante la stasi pandemica e prorogati fino al 2023 per le conseguenze della guerra russo ucraina. In considerazione della attuale situazione internazionale, delle conseguenze tuttora presenti legate ai conflitti (rincarì energetici, contrazione traffici, inflazione) riteniamo fondamentale che siano prorogati per tutto il 2024, per scongiurare possibili crisi occupazionali. Questi alcuni punti da portare avanti nella convinzione che la tutela del lavoro sia centrale per sviluppare qualsiasi tipo di ragionamento sulla riforma e lo sviluppo della portualità

* deputata Pd, commissione Trasporti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

