

REGIONE EMILIA-ROMAGNA - ASSEMBLEA LEGISLATIVA

ATTO DI INDIRIZZO – RISOLUZIONE

Oggetto n. 1054 - Risoluzione per impegnare la Giunta a porre in essere azioni nelle sedi competenti, e anche presso il Parlamento e la Conferenza Stato-Regioni, al fine di rivedere le argomentazioni assunte dal Governo in merito al "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica" (PSNPL), coinvolgendo anche la Conferenza delle città portuali dell'ANCI. A firma dei Consiglieri: Bessi, Caliandro, Rontini, Bagnari (Prot. DOC/2015/0000561 del 23 ottobre 2015)

RISOLUZIONE

L'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna

Premesso che

l'art. 29, c. 1 della legge n. 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", disciplina l'adozione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

in vista dell'adozione di tale strumento di programmazione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 8 marzo e 6 maggio 2015, ha predisposto i documenti preparatori riguardanti: l'adozione dello stesso, le modifiche al regime di governo dei porti sede di Autorità Portuale come Ravenna, le modifiche alle regole del lavoro portuale (art. 16 e 17 della legge 84/94) e dei Servizi Tecnico Nautici (art. 14 della predetta legge 84).

Valutato che

il Documento predisposto dal competente Ministro delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) alla fine del mese di maggio 2015, rischia di essere poco incisivo nello sviluppo della portualità e della logistica italiana, oltre che poco in linea con la programmazione comunitaria;

si possono osservare carenze nelle analisi della movimentazione delle merci e delle persone nei porti italiani e sui rimedi sia in termini di organizzazione del lavoro degli addetti ai servizi portuali;

si considera in modo abnorme il traffico dei container nonostante il porto di Ravenna con gli altri porti dell'Adriatico, stando agli studi ISFORT (Osservatorio Nazionale sul trasporto merci e la logistica), assorbe il 5,1% della concentrazione di container, mentre si elude l'attenzione verso altre tipologie di traffico quali la Ro-Ro che mostra un tasso di incidenza nettamente più marcato pari al 10,3%;

si calcola infatti che al 2050 il 27% del traffico portuale complessivo italiano (incluso il transhipment) sarà in modalità container, quindi il 73% delle tonnellate saranno movimentate con modalità diverse, come le rinfuse secche, ed il Ro-Ro;

il PSNPL, atteso da decenni, è lo strumento con cui si possono finalmente porre le condizioni per aiutare il sistema Italia a rafforzare i legami con le reti di trasporto dell'Unione Europea e per favorire il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente;

all'interno del PSNPL trova spazio, ovviamente, il nostro porto di Ravenna che riveste un ruolo strategico all'interno di un quadro sovranazionale (di qui la definizione di "core port"). È infatti stato inserito all'interno del core network delle reti TEN-T europee sia per lo sviluppo del corridoio Baltico-Adriatico, che del corridoio Mediterraneo;

pur non essendo riportato ufficialmente nel PSNPL, è circolata con crescente insistenza sulla stampa locale l'ipotesi di accorpamento delle autorità portuali dei principali porti italiani, prevedendo anche un'unione di Ravenna ed Ancona;

il Parlamento europeo si appresta ad approvare la "Risoluzione sulla messa in atto del Libro Bianco 2011 sui trasporti: bilancio e via da seguire per una mobilità sostenibile" ove viene ripetutamente richiamata l'esigenza di attuare la programmazione e gli investimenti relativi ai porti al fine di realizzare i necessari collegamenti nell'ambito delle reti transeuropee di trasporto (reti TEN-T) e della rete dei porti core entro il 2030 (quattordici porti italiani nella rete core).

Considerato che

il documento, relativamente ai temi del lavoro portuale e dei Servizi Tecnico-Nautici non esclude, come dovrebbe, una deriva verso modelli organizzativi extracomunitari, riducendo le tutele di sicurezza, di professionalità, di regole che rappresentano in Europa una delle principali azioni delle Autorità Pubbliche;

le questioni della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro sono particolarmente delicate per il settore trasportistico e portuale, che ha visto, proprio a Ravenna, il più grave incidente sul lavoro del dopoguerra;

i rischi di una deregulation del mercato del lavoro portuale sono altresì pericolosi per le stesse imprese e riducono gli spazi di leale e libera concorrenza, con il serio rischio di favorire il fenomeno dell'infiltrazione da parte della criminalità organizzata;

lo scorso 3 luglio il Consiglio dei Ministri ha approvato, in via preliminare, il “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)” da adottarsi, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, dopo il previsto parere delle Commissioni competenti.

le procedure previste per la nomina dei Presidenti delle Autorità Portuali di sistema sono poste in capo al Ministro "sentita" la Regione, escludendo la partecipazione degli enti locali: scelta che contrasta con le procedure codificate nella legge 84/94 ed espropria Comuni e Regioni di ogni potestà nella materia portuale, determinando un'evidente violazione dell'art. 117 della Costituzione, che la colloca tra quelle soggette a legislazione concorrente di Stato e Regioni

**Tutto ciò premesso e considerato
impegna la Giunta**

ad attivarsi affinché il Piano tenga conto dell'insieme dei traffici delle merci e delle persone e non solo del segmento, pur significativo ma minoritario, del traffico contenitori;

ad attivarsi per una urgente riunione della Conferenza delle città portuali dell'ANCI affinché venga discusso il prospettato piano strategico ed il ruolo dei Comuni.

a sostenere l'adozione di una strategia sui temi del lavoro portuale e dei servizi tecnico nautici che ponga al centro la tutela del lavoro, della sicurezza del lavoro, della legalità come fondamento della libertà di impresa, valorizzando le esperienze già in atto in Italia e mutuando, in tema di sicurezza sul lavoro formazione professionale, le pratiche in atto nei porti europei;

a svolgere tutti gli opportuni e doverosi interventi presso il Governo affinché, nella stesura dei predetti decreti delegati, faccia proprie le osservazioni delle competenti Commissioni parlamentari e i rilievi formulati dalla Conferenza delle Regioni e delle Province autonome al fine di ottenere:

- che la riforma della governance tenga conto di quel che ha deciso il parlamento, in particolare che la nomina dei Presidenti delle Autorità avvenga con la partecipazione di territori (Regioni e Comuni);
- di formalizzare l'autonomia di Ravenna evitando l'accorpamento con altri porti, collocati in corridoi plurimodali europei e tali da rispondere a flussi di traffico, bacini di riferimento e reti di collegamento assai diversi;
- che venga mantenuto il ruolo dei Comitati Portuali per favorire la partecipazione degli Enti Locali, dei soggetti istituzionali e degli operatori portuali;
- che venga tenuto conto, nell'individuazione delle nuove Autorità Portuali di Sistema, della programmazione comunitaria e della rete dei porti core e che, necessariamente, venga previsto, per l'eventuale accorpamento di altre Autorità Portuali esistenti, il concerto con le Regioni interessate;

- che, conseguentemente, il Governo abbandoni la strada diretta alla nomina diretta dei nuovi Presidenti delle autorità portuali, con amplissimi ed accresciuti poteri, totalmente svincolati dal rapporto con i territori e con le istituzioni locali, e direttamente dipendenti dal livello ministeriale, realizzando un modello fortemente centralistico, che contiene in sé i rischi di scelte operative sbagliate e nocive per le comunità locali;
- che vengano predisposte precise norme di garanzia a tutela del personale dipendente delle Autorità Portuali accorpate o da sopprimere;
- che si sostenga l'adozione di una strategia sui temi del lavoro portuale e dei servizi tecnico nautici che ponga al centro la tutela del lavoro, della sicurezza del lavoro, della legalità come fondamento della libertà di impresa, valorizzando le esperienze già in atto in Italia e mutuando, in tema di sicurezza sul lavoro e formazione professionale, le pratiche in atto nei porti europei.

Approvata a maggioranza dei presenti nella seduta pomeridiana del 21 ottobre 2015