

Il dibattito sulla riforma alla festa ligure di Fratelli d'Italia a Beverino

L'asse tra operatori e sindacati: «I porti devono restare pubblici»

IL CASO

Alberto Quarati
INVIATO A BEVERINO

La Spezia - Potere della Festa dei Patriotti, FdI riesce a portare tra le colline di Beverino tutti i vertici nazionali dello shipping italiano, dai terminalisti agli ormeggiatori passando per gli armatori e i sindacati, fino al viceministro ai Trasporti Edoardo Rixi: «Praticamente - commenta - abbiamo anticipato le

audizioni per la riforma che dobbiamo fare questo mese».

Il messaggio degli operatori è abbastanza chiaro: i porti devono rimanere pubblici, il sistema delle concessioni, con qualche distinguo, va bene così com'è. Più coraggio sul lavoro, dove vanno sbloccati alcuni importanti provvedimenti già finanziati.

Nel tritacarne invece finiscono soprattutto le Authority indipendenti, nei confronti delle quali ogni rappresentanza ha qualche conto in sospeso: dopo l'ennesima segnalazione dell'Antitrust Claudio Tarlaz-

zi, segretario generale della Uiltrasporti, si chiede «se effettivamente queste autorità siano indipendenti o non seguano l'indicazione di qualcuno». Stefano Bettali, segretario generale della Filt Cgil della Spezia, richiama il tema dell'occupazione, e della necessità di inserire nei corsi di aggiornamento anche il tema della sicurezza, perché il lavoro, aggiunge Mauro Scognamillo, segretario generale della Fit Cisl ligure «è l'anello più debole della catena», anche nei porti e sulle navi.

Beniamino Maltese, vicepre-

sidente di Confitarma in pista per diventarne il numero uno, sventola il testo del Dl Malan, che include una serie di modifiche «che toglieranno 40 anni di incrostazioni».

Ai parlamentari di FdI Maria Grazia Frijia, Salvatore Deidda e Gianni Berrino imprese e rappresentanti dei lavoratori alla fine raccontano proprio questo, la necessità di semplificare: nettissimo Luca

«Il sistema delle concessioni, con qualche distinguo, va bene così com'è»

Becce, presidente di Assiterminal sul no al modello Puertos del Estado se questo dovesse tradursi in un'ulteriore stratificazione dei livelli decisori, altrettanto duro Paolo Ferrandino, segretario generale di Uni-

port, sul tema della mancata revisione dei canoni concessori e dell'invasione di campo dell'Autorità trasporti, così come Stefano Messina sulla necessità di mantenere un controllo centrale dei porti ed evitare, come dice Gaudenzio Parenti, direttore dell'Ancep, gabbie normative «che creino a priori porti di serie A e serie B». Molti, tra cui Mario Sommari-va, presidente del porto della Spezia, chiedono di superare alcune rigidità dell'ultima riforma del 2016.

Rixi per la nuova struttura spiega che punta a reperire nuove risorse, anche dal privato «perché non possono essere i soliti magnifici cinque al ministero a gestire tutto». Marcello Di Caterina, vicepresidente dell'Alis, sottolinea la necessità di portare al centro del dibattito il sistema degli Ets per garantire il funzionamento delle Autostrade del mare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

