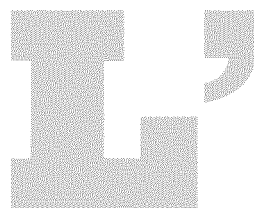


Porto, la legge c'è ma non si vede

MICHELE MARCHESIELLO



“invito a comparire”, inviato dalla Procura di Genova ai vertici della Culmv in relazione alla morte di Fabrizio Cannonero, chiama ancora una volta in causa – sotto il profilo della sicurezza – il famoso “patto del lavoro”, da molti invocato come il punto fermo dal quale dipenderebbe non solo la pace sociale nel porto ma anche la sua vitalità economica e industriale.

La realtà è ben diversa. Per consentirne una valutazione informata occorre partire dagli articoli 16 e 17 della “famigerata” legge 94/84.

La legge disciplina all'articolo 16 le operazioni e i servizi portuali, da svolgersi esclusivamente in forma di impresa. All'articolo 17 è invece disciplinata la fornitura del lavoro portuale temporaneo, che deve avvenire ad opera di un'impresa (una sola) la cui attività consiste esclusivamente nella fornitura di lavoro temporaneo, impresa che deve essere individuata secondo una procedura accessibile a soggetti sia italiani che comunitari, e che non deve esercitare, neppure indirettamente, le attività di cui all'articolo 16.

In alternativa la legge prevede l'istituzione di un'agenzia promossa dall'Autorità portuale.

Un sistema semplice e perentorio, finalizzato a conformare la portualità italiana alle prescrizioni dell'ordinamento comunitario ma, al tempo stesso, a introdurre criteri di (relativa) uniformità ed eliminare situazioni di privilegio, diseconomie, abusi generalizzati, che non favorivano i porti italiani nella competizione internazionale.

Il “patto del lavoro”, dunque. Nel 2002 il comitato portuale approvava, e il presidente pro tempore emanava, il “regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali”, sulla base «di un'ampia e qualificata intesa tra gli operatori terminalisti e le compagnie in ordine agli assetti portuali e al ruolo degli stessi soggetti imprenditoriali». In base a tale “intesa”, le due compagnie esistenti (Culmv e Pietro Chiesa) venivano trasformate in imprese, «quali unici soggetti erogatori di operazioni portuali a favore dei terminal», con la rinuncia da parte delle compagnie stesse a svolgere attività terminalistiche. A questo fine, si stabiliva che il nuovo regolamento fissasse in due e non più di due il numero delle autorizzazioni, da assegnarsi rispettivamente, senza gara, alla Culmv e alla Pietro Chiesa.

Si aggiungeva che, a seguito dell'entrata in vigore della legge 94/84, l'attività portuale era di fatto proseguita «anche sulla base di usi non codi-

ficati i cui effetti erano peraltro risultati positivi».

In base all'accordo tra le compagnie e i terminalisti, pertanto, le compagnie hanno assunto, nella forma imprenditoriale di cui all'articolo 16, lo svolgimento dell'attività di fornitura temporanea di mano d'opera, prevista dall'articolo 17.

Il “patto del lavoro”, in sostanza, recepisce e trasforma in regolamentazione formale prassi e usi già esistenti nel porto, sulla base di un accordo privato intervenuto tra le compagnie e i terminalisti, accordo che non solo non tiene conto della legge nazionale ma la contraddice espressamente, sancendo di fatto la extra-territorialità del porto di Genova ed estromettendo l'Autorità dal ruolo di regolazione e controllo dei servizi relativi alla fornitura di lavoro temporaneo, che la legge le affida.

Più che un patto per il lavoro, dunque, un patto di extra-legalità, o extra-territorialità, grazie al quale l'Autorità portuale ha rinunciato, di fatto, ai propri compiti istituzionali, tra cui – fondamentali – quello di garantire professionalità e sicurezza nel lavoro portuale.

Questa situazione, anomala e unica nel panorama dei porti italiani (che si sono mostrati in grado, altrove, di conciliare le realtà locali con l'attuazione della legge di riforma) è al centro dei rilievi e delle osservazioni svolte dall'Ispettorato generale di Finanza e depositati nell'ottobre dello scorso anno.

L'ispettore generale ha osservato che:

- non è stata data attuazione all'articolo 17 della legge 94/84, in base al quale l'impresa per la fornitura di lavoro temporanea deve essere unica e dev'essere scelta attraverso procedure concorsuali accessibili a imprese sia italiane che comunitarie in generale;

- non è stata neppure istituita l'Agenzia che l'articolo 17 prevede, in alternativa, ove non si realizzino le condizioni per l'autorizzazione a un'impresa;

- le due compagnie “autorizzate” forniscono lavoro temporaneo, mentre le autorizzazioni hanno oggetto un'attività di impresa ex articolo 16;

- l'autorizzazione non poteva essere rilasciata per due compagnie;

- l'autorizzazione doveva avere efficacia annuale, «a meno che (una maggiore durata) non fosse richiesta in relazione al programma operativo da attuare o alla concessione»;

- non risulta essere stato presentato dalle due compagnie un idoneo programma operativo;

- anche a voler accettare l'incongrua configurazione delle compagnie quali imprese ex articolo 16, la fase istruttoria che ha preceduto il rilascio delle due autorizzazioni pluriennali ha eviden-

ziato gravi carenze di valutazione circa l'esistenza dei requisiti richiesti dal relativo regolamento: in particolare è stata riscontrata l'assenza di una esplicita valutazione, da parte dell'ufficio che ha curato l'istruttoria, sulla idoneità delle compagnie a garantire i requisiti di legge, soprattutto per quanto riguarda la capacità tecnica, la capacità organizzativa e quella finanziaria; la Culmv in particolare non ha inviato, in occasione delle verifiche annuali, la documentazione richiesta e necessaria ai fini di permettere l'accertamento dei requisiti di cui sopra e l'Autorità portuale, infine, non ha applicato le sanzioni previste dal regolamento, vale a dire la sospensione o la revoca dell'autorizzazione.

In sostanza, la posizione delle compagnie e quella della Culmv in particolare, non era e non è tuttora regolare né sotto il profilo dell'articolo 17, né sotto quello - anomalo - dell'articolo 16.

Il cerchio si chiude, con la recente contestazione da parte della Procura della Repubblica di Genova, al presidente pro tempore dell'Autorità

portuale, Giovanni Novi, del reato di cui all'articolo 323 del codice penale per avere omesso di intervenire, nell'esercizio doveroso delle proprie funzioni di controllo, per segnalare e interrompere le gravi irregolarità e le violazioni messe in evidenza dall'Ispettorato generale di Finanza nella sua relazione.

La "pretesa" del presidente Merlo di riportare la Compagnia Unica nell'ambito dell'abborrito articolo 17 non è dunque l'espressione di una "sindrome legalitaria" dalla quale sarebbero affetti il presidente dell'Autorità, l'ispettore generale della Finanza, il procuratore della Repubblica e persino il sindaco, ma dell'esigenza di restituire finalmente all'Autorità i poteri che le sono propri. L'Autorità esautorata: prima che un illecito, un assurdo.

Come ha esclamato esemplarmente don Andrea Gallo: «Io non so l'inglese, ma se la chiamano Authority, deve pur esercitare un'autorità!».

MICHELE MARCHESI è magistrato.



Movimentazione di container nel porto di Genova

