



## LA UIL SUI RECENTI RITARDI CAUSATI DALL'ENNESIMO CONTENZIOSO **PAESE DISATTRATTIVO, CITTA' PERICOLOSAMENTE CONFLITTUALE**

### IL RILANCIO DELL'ATTIVITA' PORTUALE SUPERA UN ALTRO OSTACOLO

Come sempre, i mali sono antichi e vengono da lontano, ancora prima dell'insediamento di quel governo gialloverde che, se possibile, li ha ancor più esasperati, il Paese continua infatti a non dotarsi di politiche industriali significative da almeno vent'anni. Solo nell'ultimo scorcio della passata legislatura (Governo Gentiloni) si è messo mano a un progetto di sviluppo credibile, collegato a Industria 4.0 e alla digitalizzazione, trattando le criticità manifatturiere storiche con idee chiare.

La storia più recente, quella che la politica del nuovo corso sta scrivendo dal 4 marzo scorso, è invece tutta in chiaroscuro: una fazione, quella che fa capo a Salvini, ha una chiara visione industrialista, attuale e prospettica (ILVA, TAP, TAV); l'altra, quella di Di Maio, ha, all'opposto, una visione anti industrialista. In sintesi, il *"tutto e il contrario di tutto"* scritto in quel contratto di governo che peraltro, sulle questioni che trattiamo, appare molto sfumato: non dice nulla di veramente significativo e lascia spazio ad una serie di variabili esageratamente ampie. Logico che, dopo la "ripresina" di un anno fa, gli indicatori economici (*PIL, produzione industriale, produttività*), siano tornati ai livelli depressivi dell'età della crisi, ora qualificata come *"recessione tecnica"*.

Nel gioco delle parti, tanto caro a Salvini e a Di Maio, tra il "buono" e il "cattivo", il cui copione, ogni tanto, prevede l'inversione dei ruoli, ci sono però due fattori molto trascurati: i *tempi per la realizzazione degli obiettivi e i relativi costi*.

Risolte ILVA e TAP, rimane tuttora aperta la questione TAV. Resta solo da capire quale sarà l'espedito tecnico/populista (*delitto perfetto, norme immutabili scritte appositamente dagli "incapaci" predecessori*) al quale i due ricorrono ora che si combattono anche a suon di manifestazioni contrapposte (TAV SI – TAV NO) organizzate dai due "strani" alleati.

E i costi delle indecisioni, o meglio, delle mediazioni impossibili tra i due leader di governo, salgono a ritmi crescenti. Una follia per un Paese già fortemente indebitato, che ricorre ad un ulteriore indebitamento pur di trovare un po' di risorse solo per i più disperati. Le politiche di sviluppo, invece, languono e si limitano a stucchevoli e vuote enunciazioni.

Emergono evidenti le contraddizioni: da una parte, si vorrebbero combattere, penalizzandole, quelle imprese italiane che delocalizzano; dall'altra, però, si fa di tutto perché le stesse volgano lo sguardo altrove. Difficile, se non impossibile, fare impresa in questo clima. Le multinazionali, con le loro articolate catene di comando, cinicamente, osservano, pronte a prendersi, a condizioni estremamente vantaggiose, tutto ciò che è rimasto di economicamente interessante.

A complicare il quadro, intervengono poi altri fattori esterni (*lobbies, malaffare diffuso*) che, per deviare scelte giudicate sfavorevoli, utilizzano ogni espediente utile. Tra questi, l'arma giudiziaria è diventata un vero e proprio *cult*. Non c'è procedura di gara o aggiudicazione di opera che, ormai, non veda uno o più contenziosi azionati anche da chi, dalle decisioni dei tribunali, non trarrebbe un vantaggio diretto ed immediato. Una sorta di tatticismo interdittivo, solo apparentemente incomprensibile, largamente diffuso nel nostro territorio, nel quale una parte lavora per costruire e un'altra per distruggere. Anche a livello locale, si ripropone, quindi, lo schema Salvini/Di Maio. Ma, almeno questa volta, la politica non c'entra direttamente.

Il Porto di Taranto è diventato lo scenario nel quale questa triste commedia si replica da più di un decennio. Dopo cinque anni (correva l'anno 2014), tanti ne sono trascorsi da quando Evergreen e Hutchinson abbandonarono il Porto di Taranto, azzerandone, di fatto, i traffici commerciali, siamo ora in attesa della ripresa vera, quella fatta di navi che arrivano e partono, caricando e scaricando merci.

Dal 2014 ad oggi, si sono succeduti tanti accadimenti, tutti finalizzati al rilancio dello scalo ionico, a partire dai lavori di ammodernamento del Molo Polisettoriale: poco più di 500 milioni €, oltre ad una dotazione di poteri speciali conferiti al Presidente dell'Autorità di Sistema (nominato Commissario Straordinario) proprio per accelerare le procedure burocratiche, continuamente rallentate da un contenzioso seriale.

Così, alla fine del 2018, tra l'incredulità generale, terminano i lavori, almeno quelli utili a far diventare operativo lo scalo: 1800 metri di banchina pronti e fondali, dragati sia pure solo in parte, tali da consentire l'arrivo delle corazzate del mare (le portacontainer di ultima generazione).

Terminati i lavori, si avviano quindi le procedure per la ricerca di un operatore, all'altezza del compito, al quale affidare poco meno di 500 lavoratori che, in attesa della ricollocazione al lavoro, vengono inseriti all'interno di un "contenitore" speciale definito per legge (*Agenzia portuale*). Il timer scatta l'8 gennaio del 2018 ed ha una carica finanziaria che dura tre anni. In questo arco temporale, i lavoratori dovranno essere ricollocati; il tempo c'è ma non è infinito!

Dopo una lunga attesa (il Presidente dell'Autorità di Sistema aveva tentato di riordinare una compagine stentata, con quattro operatori di modeste dimensioni ma, obiettivamente, non c'era altro), finalmente arriva una proposta all'altezza degli ambiziosi progetti. I turchi di Yilport, un po' a sorpresa, si fanno avanti e presentano un piano industriale importante, in grado di dare risposte significative alle aspirazioni della Città, che prevede di assorbire l'intero bacino occupazionale dei lavoratori ex TCT e (particolare non irrilevante) di creare, nel tempo, ulteriori opportunità di lavoro. Siamo finalmente in presenza di un operatore leader nel settore del trasporto marittimo (13° nelle classifiche mondiali, premiato, nel 2018, come miglior operatore dell'anno) e che, peraltro, presenta partecipazioni societarie in una miriade di settori.

Ma, mentre si tenta di procedere al rilascio di una concessione durevole (49 anni per l'esattezza), immancabile arriva l'ennesima azione giudiziaria, avviata da un consorzio (SET) che, dal mese di settembre, paralizza, di fatto, le procedure in atto.

Giovedì scorso arriva però il pronunciamento del collegio amministrativo giudicante (TAR di Lecce) che nega la richiesta di sospensione del provvedimento adottato dall'Autorità di Sistema per "insussistenza dei presupposti di diritto". Seguirà poi il giudizio di merito.

A nostro avviso, però, il dibattito, scaturito a seguito di quest'ultimo rinvio, non ha sufficientemente evidenziato le responsabilità di chi aziona questi meccanismi ed ha registrato la totale assenza dei rappresentanti politici di governo del territorio, che non si sono mai espressi su quanto stava accadendo.

I lavoratori ex TCT hanno un costo mensile di 650.000 € per l'erogazione della sola IMA (indennità di mancato avviamento al lavoro, istituto analogo alla cassa integrazione), senza con questo calcolare i contributi previdenziali (trattasi di contribuzione figurativa), che verranno sì erogati solo all'atto del pensionamento ma che graveranno, pur sempre, sulle casse erariali. Un contenzioso della durata di quello azionato dal Consorzio SET comporta, quindi, un costo per lo Stato di oltre 4 milioni di €. Se i lavoratori vengono assunti dal terminalista, non solo si traslano i costi sullo stesso (e non più sull'erario) ma si consente, agli stessi lavoratori, di percepire salari più alti e, soprattutto, di tornare a lavorare.

Adesso si riparte con un nuovo cronoprogramma: a metà marzo, il rilascio della concessione; a seguire, il confronto con le Organizzazioni sindacali per la discussione del piano industriale.

In un'epoca nella quale la sussistenza segna la nuova frontiera del "non lavoro", quando si determinano le condizioni per la vera occupazione, non bisogna lasciarle sfumare per nessuna ragione al mondo.

Il Consorzio SET un tratto di banchina per movimentare un po' di traffico merci lo troverebbe comunque, anche senza attivare inutili contenziosi e senza nemmeno ricorrere ad immaginifiche, quanto improbabili mediazioni (presidente di Confindustria).

Basterebbe avere a cuore i destini del territorio e di quei lavoratori che lo abitano e lo animano. *Fare impresa senza attenzione al sociale rappresenta solo un modo avido e cinico di produrre ricchezza. Ma da noi serve ben altro.*

Taranto, 2 marzo 2019

Giancarlo Turi Segretario Generale UIL Taranto