

L'IRRAGIONEVOLE RICATTO SULLA PELLE DEI PORTI

LUIGI MERLO

Il recente blocco del porto di Trieste ha messo in luce che non solo gran parte dell'opinione pubblica, ma anche larga fetta del mondo politico e dei media manca di una percezione adeguata riguardo alla funzione essenziale e strategica svolta dai porti italiani. Tale scarsa conoscenza della portualità induce, facilmente, a credere alle minacce del "Masaniello di turno" che annuncia il blocco degli scali con una rivolta generalizzata.

Tutto ciò ha generato una sovraesposizione mediatica, una risposta politica inizialmente balbettante con una circolare del ministero degli interni a dir poco imbarazzante, e una serie di considerazioni fuori luogo. In molti, anche tra gli operatori di settore, hanno avuto paura a dire ciò che pensavano e che ho sottolineato fin dal primo momento: si è trattato di un irragionevole ricatto che andava respinto al mittente. Molti temevano che una risposta dura avrebbe allargato il fenomeno. Ma il mondo portuale è un'entità complessa e articolata. Scontiamo inoltre il fatto che, nel corso degli anni, la struttura ministeriale che si occupa di questi temi non solo non è stata rafforzata, ma è stata addirittura indebolita.

I fatti di Trieste hanno messo in luce che chi tenta di bloccare il Paese ha purtroppo una consapevolezza maggiore di chi ci governa riguardo alla delicata e insostituibile funzione dei porti: bloccarli significa, in definitiva, bloccare il Paese, peraltro in una fase in cui i traffici marittimi sono ai massimi storici e, a causa degli ingorghi nei porti statunitensi, si registrano forti contraccolpi.

La vicenda triestina ha fatto inoltre emergere con chiarezza il tentativo, in atto da tempo, di provare a sostituire i sindacati confederali con rappresentanze autonome che hanno non solo visione «estreme», ma il cui vero obiettivo non è la tutela dei lavoratori. Il settore portuale, grazie anche alla consolidata rappresentanza di Cgil, Cisl e Uil, vanta invece uno dei migliori contratti collettivi di lavoro, rinnovato peraltro di re-

cente e in piena pandemia, oltre a una storia recente di "pace sociale" che qualcuno vorrebbe rompere.

Se Trieste è rimasto un caso isolato, sopito in pochi giorni, lo si deve alla fermezza mostrata dal Governo. Immaginiamoci cosa sarebbe potuto accadere con un esecutivo diverso. A riguardo, va sottolineato in positivo che l'asse portante dei camalli storici - a partire soprattutto da Genova, ma anche a Livorno, Napoli e in altri porti - dotato di una consapevolezza maggiore e di una storia ben diversa, ha tenuto il punto. E alla fine anche Stefano Puzzer, leader dei portuali triestini, è rimasto vittima dell'improvvisa popolarità e di un sistema che lo ha usato. Non ci si inventa leader portuali e, soprattutto, non si diventa leader per una sconclusionata battaglia contro il Green pass: figure carismatiche come lo storico leader dei camalli genovesi, Paride Batini, nascono una volta ogni secolo e certamente non combatterebbero oggi una battaglia di questo tipo.

Ora tuttavia, scampato il pericolo, occorre che il presidente Draghi insedi figure altamente qualificate a occuparsi seriamente di politiche portuali, che sappiano leggere i fenomeni globali uniti ai risvolti sociali, registrando il "sentiment" delle banchine. Ma occorre anche che il Governo faccia, prima di tutti, quanto non è stato ancora fatto: ossia ringraziare i lavoratori della portualità e della logistica italiana che, durante la pandemia, non si sono fermati neppure un giorno, assicurando così al Paese la possibilità di andare avanti. —

L'autore è presidente

Federlogistica-Confrasperto

© RIPRODUZIONE RISERVATA

