

# SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Sei in Home » Porti » I problemi dei lavoratori portuali - rinnovo del CCNL, difesa dei diritti, no all'autoproduzione, lotta per la sicurezza - trovano una vetrina internazionale a Livorno

24/05/19 12:35

## Porti

### I problemi dei lavoratori portuali - rinnovo del CCNL, difesa dei diritti, no all'autoproduzione, lotta per la sicurezza - trovano una vetrina internazionale a Livorno

**Al conclave annuale di ESPO, Assoporti e MIT investiti dalle rivendicazioni dei lavoratori in sciopero che accusano un governo, 'sordomuto' e complice dei grandi giochi dei nuovi big players del terminalismo, di essere privo di una cabina di regia**



#### Dal nostro inviato

**Livorno** - La notizia che ha realmente vivacizzato la 16esima conferenza ESPO, il summit della Federazione delle Autorità Portuali europee, era fuori dalla sfarzosa cornice scelta dagli organizzatori per 'mandare in scena' (letteralmente, nell'aristocratico Teatro Goldoni di Livorno) i lavori dell'eurocongresso.

Un vasto presidio dei lavoratori portuali livornesi – ampio lo striscione con la scritta significativa "Il porto non si Lega" - come peraltro largamente atteso, visto lo sciopero indetto a livello nazionale che ha interrotto la pace sociale garantita da molti anni sulle banchine italiane, attendeva (pacificamente) all'esterno della casa della lirica labronica i rappresentanti degli organi di governo nazionale e degli enti portuali.

Nelle more dell'arrivo del ministro delle infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli (giunto a mezzogiorno, reduce dalla prima visita della giornata a Piombino), durante la prima pausa per il coffee break una delegazione sindacale ha avvicinato i rappresentanti di Assoporti, guidati dal Presidente Daniele Rossi, che non ha esitato ad instaurare un franco dialogo.

La lamentela di FILT CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti erano rivolte alla 'sordità' e al 'mutismo' dell'esecutivo: "Scioperiamo per il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, strumento insostituibile di regolazione di competitività, per i diritti dei lavoratori, per la portualità, in assenza di dialogo con il Governo" recava il volantino della 'triplice', affidando al comunicato congiunto, redatto pure in un coraggioso inglese (evidentemente per 'internazionalizzare' la questione), la propria protesta misurata ma ferma.

“La portualità italiana sta attraversando un momento di grande vulnerabilità. La fase di stallo del negoziato per il rinnovo del CCNL dei porti non rappresenta soltanto la distanza tra le diverse sensibilità tra le parti ma l'avvio del tentativo di destrutturare pezzo dopo pezzo l'attuale sistema regolatorio vigente nei porti italiani a fronte di una piattaforma essenziale calibrata sulle prospettive del lavoro portuale” erano le pesanti accuse sindacali.

“La totale assenza di una regia da parte del MIT sta generando una portualità divisa e senza una strategia comune, alla mercé delle compagnie armatoriali, che hanno conquistato gran parte dei terminal italiani esponendo i nostri porti, ed i lavoratori portuali, a grandi incertezze, considerando anche le nostre forti preoccupazioni per l'automazione delle operazioni portuali ed il progressivo ed inesorabile invecchiamento dei lavoratori nonché la loro inevitabile usura.

Per tali ragioni occorre che il MIT, di concerto con le Autorità di sistema portuale e le parti sociali, dia concreta attuazione ai piani dell'organico porto. Perciò abbiamo chiesto di individuare uno strumento in grado di accompagnare alla pensione tutti i lavoratori e di regolamentare gli effetti, sugli organici, dell'automazione del ciclo produttivo e, conseguentemente, l'accesso alle risorse di cui al comma 15bis della vigente normativa”.

I sindacalisti hanno espresso consapevolezza che “comprimere i diritti dei lavoratori può produrre benefici soltanto per i nuovi terminalisti dell'imprenditoria armatoriale e dei fondi finanziari.

Riteniamo assordante, quindi complice, il silenzio del Governo - riluttante ad ogni richiesta di incontro delle OO.SS. - e del Ministero competente, per niente vigile sulle innumerevoli irregolarità registrate nella gestione e applicazione della norma di molte AdSP.

Il controllo superficiale dei criteri autorizzativi del mercato delle imprese, la scarsa vigilanza sui requisiti minimi nel mercato del lavoro, e sull'autoproduzione delle operazioni portuali, la gestione delle autorizzazioni e concessioni, la destrutturazione degli uffici del lavoro portuale nelle AdSP e la modifica della loro natura giuridica, sono alcuni degli altri temi oggetto di palesi violazioni della norma e interpretazioni soggettive che, anziché mettere a frutto le enormi potenzialità del nostro Paese, di fatto lo stanno condannando all'arretramento. I lavoratori portuali si oppongono a qualsiasi ipotesi di snaturare la funzionalità dei porti e il sistema di regolazione cui è riconducibile.

Non intraprendere tale battaglia significherebbe abbandonare la *mission* dell'interesse generale della portualità. Non accettiamo che venga scaricato sui lavoratori il peso della 'insipienza' politica e istituzionale né la volontà di privatizzare i profitti ed accollare i debiti sulla collettività. Pretendiamo un contratto che sia in grado di ridare potere d'acquisto ai lavoratori e capace di rispondere alle esigenze della portualità!” concludeva la 'triplice'.

Immediata la replica di Assoport, il cui presidente Daniele Rossi 'ci metteva la faccia', affrontando i rappresentanti sindacali nel foyer insieme al Segretario Franco Mariani, al Presidente dell'AdSP di Civitavecchia Francesco Maria di Majo e al Segretario dell'AdSP di Ravenna Paolo Ferrandino.

Secondo l'associazione delle AdSP, il dissidio tra parti datoriali e lavoratori può essere ricomposto;

“Ritengo urgente riprendere il confronto per il rinnovo del contratto perché la portualità italiana ha bisogno di ritrovare la serenità che ha caratterizzato il rapporto tra le parti sociali negli anni e ha consentito di sviluppare i nostri traffici e garantire lavoro. Assoport, visto il ruolo istituzionale, si farà carico di favorire la convocazione delle parti e stimolare il raggiungimento del rinnovo contrattuale in tempi brevi” ha affermato Rossi.

Anche il ministro Toninelli, arrivato successivamente a Livorno causa impegni pregressi in Toscana, è stato intercettato dai rappresentanti dei lavoratori; il membro dell'esecutivo ha ascoltato pazientemente gli esponenti della triplice - invitata a contattare il MISE in quanto competente per le questioni circa il contratto collettivo di lavoro - ma all'apparenza risultando meno convincente.

In ogni caso, la 'figuraccia' italiana, di fronte ad una platea internazionale così completa (quasi 300 delegati provenienti da parecchi paesi d'Europa) è stata palese; e vagli a spiegare le tortuosità della politica portuale nazionale ai delegati esteri incuriositi dal presidio che chiedevano “*why those port workers are here?*”.

Il 'pubblico ludibrio' per la questione di giornata si è aggiunto alla già nota, e ben poco esaltante faccenda, del Commissariamento dell'AdSP di tre mesi fa; insomma, una grande vetrina, quella di ESPO, che l'Italia è riuscita a portare in casa, ma un po' offuscata dalle nostre 'solite beghe'.

E il diavolo forse ci ha messo lo zampino, andando a creare gli sconquassi giudiziari citati proprio nel porto che ha fatto un sforzo (anche economico) notevole per ospitare così tanti colleghi europei.

E in questo guazzabuglio si sono puntualmente inseriti i rappresentanti di FILT CGIL, FIT-CISL e Uiltrasporti, andando a sollevare il polverone in occasione del conclave delle istituzioni portuali europee, legittimamente visto come occasione ideale per portare in Europa, a pochi giorni dalle consultazioni elettorali, i persistenti problemi portuali dell'Italia. Problemi che – osservano ancora i sindacalisti – sono esacerbati a Livorno e Piombino, i porti sotto la giurisdizione dell'AdSP del Tirreno Settentrionale, che pagano un prezzo più alto a causa della sospensione dei propri vertici.

**Angelo Scorza**

---

©Ship2Shore - Privacy Policy - VAT nr. 01477140998 – All rights reserved | ISSN: 2499-8761