Unione Sindacale di Base

USB al convegno “I porti tra nuove identità e vecchi orizzonti”: sulla crisi del lavoro portuale condividiamo la diagnosi, adesso al lavoro per la giusta cura

Nazionale, 29/11/2022

Lunedì 28 novembre una delegazione di USB Porti ha partecipato all’importante convegno promosso da ShipMag presso il Centro Congressi Fontana di Trevi a Roma, presente il viceministro Edoardo Rixi fresco di delega proprio per il settore portuale.

In tutti gli interventi, con diverse sfumature, sono stati più volte sottolineati i rischi di una eccessiva (diremmo noi ormai evidente e conclamata) concentrazione in pochissime mani dell’intero settore portuale, con alcuni armatori diventati ormai “padroni” della scena e che rispondono a logiche sovrannazionali. Anche su questo tema è intervenuto subito Rixi, che ha snocciolato i punti salienti di quello che dovrebbe/vorrebbe essere il suo mandato. Ridare centralità al ruolo dello Stato nella portualità, garantire l’interesse pubblico e dotare le Autorità di Sistema di nuovi strumenti di controllo e regolamentazione. Incalzato dai moderatori e nonostante una prima accoglienza piuttosto fredda, ha proseguito dicendo che la sua intenzione è quella di dialogare con tutti i soggetti della “comunità” portuale a partire dai sindacati fino ad arrivare alle amministrazioni locali. Si è parlato anche di riforma della Legge 84/94, in questo senso ha promesso un tavolo con tutti i Presidenti delle Adsp entro la fine di dicembre, e del ruolo degli artt. 17 (siano essi comma 2 o 5) in un sistema che, a suo avviso, dovrebbe avere più flessibilità.

Interessanti anche i dati proposti dal consulente tecnico Andrea Appetecchia. Nei porti italiani sono aumentati i volumi di traffico ma la forza lavoro è progressivamente diminuita. La causa non va ricercata solo nella diversa organizzazione del lavoro o nella maggior tecnologia (che in alcuni segmenti del “ciclo nave” ha una incidenza marginale) ma anche

nella maggior produttività richiesta ai lavoratori rispetto al passato. Negli ultimi anni sono cresciuti gli occupati negli art. 16 e in parte 18 rispetto agli storici 17. La diffusione dell'appalto ha prodotto un abbassamento delle condizioni di lavoro a causa della concorrenza: "Se c'è bisogno di più flessibilità bisogna potenziare gli art. 17", questa la sua proposta.

Il dibattito è proseguito con diversi interventi anche sul tema della sicurezza con la presenza del Comandante Generale delle Capitanerie di Porto Nicola Carlone. Ottimo intervento anche di Zeno D'agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste, che ha ribadito l'importanza di difendere i porti dall'eccessivo potere degli interessi privati. La questione dell'autoproduzione, invece, è stata solo accennata in qualche intervento nonostante siano evidenti i continui tentativi di liberalizzare progressivamente questa pratica. Così come anche il tema del riconoscimento del lavoro portuale come usurante non è stato trattato con la dovuta importanza.

In definitiva la quasi totalità dei partecipanti ha proposto un'analisi sulla carta condivisibile. Il problema nasce sulle eventuali soluzioni. Forse prima ancora di parlare di riforma della Legge 84/94 (i cui principi ispiratori, lo ribadiamo, non sono di certo i nostri) eventualmente bisognerebbe lavorare per una sua piena applicazione. Non farlo vuol dire assecondare gli eventi per poi prenderne successivamente atto così come è successo con la recente modifica dell'art. 18 e l'abrogazione del cumulo delle concessioni. Attraverso le partecipazioni nelle quote societarie dei terminal alcuni soggetti avevano già ottenuto questo risultato. La modifica nel Ddl Concorrenza è servita solo per formalizzarlo.

Se da una parte è vero che le Autorità di Sistema non hanno tutti gli strumenti per poter intervenire è altrettanto vero che non sempre utilizzano quelli che hanno a disposizione. Quando si parla di applicazione della 84/94 ci si dovrebbe chiedere come è stato possibile che gli art. 16, nati come "terminalisti" su banchina pubblica, si sono trasformati in molti porti, in meri portatori di manodopera. Oppure perché è stato consentito a due/tre armatori di "prendersi" la quasi totalità dei terminal in alcuni dei maggiori scali del paese. Quasi sempre le leggi sono le fotografie dei rapporti di forza esistenti in un dato periodo storico. Bene che si parli, a carte scoperte, dei rischi che stiamo correndo ma è ancora più importante oggi che siano i lavoratori a mettere in campo proposte e soluzioni partendo dal sostenere organizzazioni sindacali, come USB, che hanno le idee chiare ma soprattutto la necessaria determinazione nel portarle avanti. Se di superamento della Legge 84/94 si deve parlare, allora è necessario ribadire un semplice concetto: il sistema della libera concorrenza e del predominio del privato ha fallito.

Il pubblico mette i soldi per le infrastrutture e per gli investimenti e i soggetti imprenditoriali portano a casa i profitti lasciando le briciole sui territori. Da una parte abbiamo una concentrazione del potere in poche mani, dall'altra i portuali divisi sia nei vari porti sia a livello italiano ed internazionale. Sulla base di questa idea come USB abbiamo intrapreso un percorso politico e sindacale che ci vede impegnati su vari fronti. L'obiettivo è anche ricostruire unità tra i lavoratori sulla base di quella che chiamiamo catena del valore. Dalla

produzione alla distribuzione delle merci passando dalla logistica e dai porti. Senza questa unità sarà difficile anche solo pensare di resistere ai prossimi attacchi.

In questo senso, come lavoratori portuali, parteciperemo allo sciopero generale nazionale del 2 dicembre e alla grande manifestazione di Roma il giorno successivo, 3 dicembre, dalle ore 14 in Piazza con appuntamento in Piazza Della Repubblica.

USB Coordinamento Nazionale Porti