



III Congresso UGL Mare Napoli Hotel RAMADA

Relazione del Segretario Pasquale Mennella

I porti e la navigazione costituiscono le principali chiavi di accesso al mercato globale e sono una componente essenziale della catena dei trasporti e della logistica: Infatti, il 75% dei trasporti in import ed export avviene via mare.

L'armamento contribuisce per il 2,7% al PIL Italiano di cui il 53% da imputare alla sola attività di trasporto via mare la quale dà occupazione a circa 19.000 portuali e 22.000 marittimi solo nel diretto. A questi si aggiungono i circa 10.000 in posizione offshore, ossia con reddito estero, poiché impiegati su navi registrate in bandiera estera (fonte inform). Ciò tanto per dare un quadro dimensionale.

A dirla così, potremmo essere indotti a pensare in termini positivi, almeno per quanto riguarda l'ambito occupazionale sia per quantità sia per qualità.

Purtroppo la realtà non depone in tal senso, nonostante le incentivazioni che, almeno a livello di governance sia interna che comunitaria, sono state individuate quali: autostrade del mare e reti TEN-T a valorizzare appunto le modalità del trasporto marittimo ed a migliorare l'utilizzo dei porti. Ciò nonostante, l'intera filiera a livello competitivo non è riuscita ad attrarre quelle potenziali quote di mercato significative in termini di sviluppo economico e quindi sbocchi occupazionali di rilievo. Per questo motivo, sul versante marittimo, già in crisi occupazionale atavica per la concorrenza sleale a basso costo della manodopera straniera ormai costantemente preferita, si è abbattuta di recente un'ennesima scure: l'obbligo di certificazione utile per poter esercitare il comando DIRETTIVO ovvero, la condotta della navigazione, provocando una ulteriore condizione esistenziale alla categoria, questione che riguarda le norme internazionali dette STCW 95 (cioè **standard di addestramento, abilitazione e tenuta della guardia**).

Scaturite da inottemperanze formative riscontrate dalla UE, stanno comportando per i 1 Ufficiali, Comandanti e Direttori di macchina l'obbligo di un fastidioso recupero scolastico/formativo attraverso corsi di durata significativa, pena la perdita dei titoli

professionali, tutto ciò per una inadeguata riforma scolastica e formativa attuata nell'ultimo decennio cui ora si sta cercando di rimediare per il futuro.

Un'altra problematica invece sta investendo il settore del rimorchio portuale: essa è sorta per una singolare pronuncia della corte dei conti che in pratica pone tutte le aziende di rimorchio esistenti a dover mettere a bando di gara europea ogni rinnovo di concessione. Nei fatti si traduce in un'ulteriore rincorsa al ribasso guarda caso del costo lavoro per poter avere maggiori chance di aggiudicazione ad evitare, in caso di mancata aggiudicazione, il rischio concreto di licenziamento collettivo dell'intero organico lavorativo in quanto non sono previste, anzi ammesse, clausole sociali!

Si cancella così, in nome di discutibili aderenze comunitarie, il saggio principio anteriormente vigente e previsto dal (CdN) che esentava le aziende da tale procedura in quanto ritenuto, a carattere di "preminente interesse generale" per la sicurezza degli approdi.

Sempre per restare in ambito porti, i lavoratori delle Autorità portuali, poiché erroneamente assoggettati per una norma capestro del governo a quelli del pubblico impiego (Decreto 78/2010), hanno subito per anni il blocco sia del turn over sia del salario, nonostante il loro contratto sia marcatamente di tipo privatistico.

Il settore dei terminalisti (gli addetti al carico/scarico navi) non se l'è passata meglio, a causa di una crisi permanente che attanaglia i nostri porti a partire da quelli di Transhipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari dove l'odiosa conta degli esuberi cresce di giorno in giorno, nonostante gli strumenti che si son potuti utilizzare di sostegno al reddito.

Intanto stenta ancora a prendere corpo la neo-riforma dei porti l'84/94 di recente licenziata dopo un dibattito durato più di 5 anni: 5 anni fatali durante i quali inversamente, porti a noi limitrofi e concorrenti dell'area mediterranea, hanno continuato a volare, marcando significativi trend di crescita a discapito delle ns. aspettative: aspettative, che avrebbero potuto evitare lo scempio che abbiamo di fronte, ma si sa siamo maestri nei rinvii e nelle incertezze progettuali.

Un'ulteriore macro battaglia, di cui credo avrete letto, si sta materializzando per l'occupazione marittima: riguarda il tentativo di rimettere ordine all'utilizzo del famoso

registro internazionale (L 30/98), strumento normativo che doveva servire in origine a sostenere l'occupazione italiana/europea sulle navi impegnate sulle rotte internazionali.

Tale registro prevede la defiscalizzazione del 100% degli oneri a carico dei lavoratori e ciò nonostante, il risultato non si è visto e non si sono verificati quegli incrementi auspicati, tanto è vero che tutte le navi iscritte mantengono appena i comandanti e gli ufficiali italiani, mentre il resto dell'equipaggio è formato da extracomunitari.

Purtroppo nonostante le buone intenzioni, le prime iniziative perorate "proposta di emendamento alla DEF decreto "Cociancich" e una manifestazione anche abbastanza partecipata a Roma di alcune sigle sindacali e autonome non hanno portato i risultati sperati. Infatti il decreto ha ricevuto parere sfavorevole dall'ex ministro Del Rio e la manifestazione pur partecipata si è affievolita col tempo.

Noi come Ugl mare, pur favorevoli alla rivendicazione, non abbiamo partecipato a questa prima fase principalmente per un motivo, a nostro modo irrinunciabile, ovvero il mancato coinvolgimento al progetto fin dai momenti decisionali, infatti siamo stati invitati ad aderire a cosa già programmata e decisa.

In particolare non ci convinceva né la formulazione della proposta di decreto, né la strategia di tenere la manifestazione presso Confitarma anziché, come suggerivamo, presso il Dicastero preposto ovvero il MIT.

Infatti con successivi incontri e meeting svoltosi con i lavoratori, abbiamo potuto rimarcare dettagliatamente le nostre convinzioni e ribadito e rilanciato la nostra disponibilità per il futuro alla vertenza sempreché a partire dai momenti decisionali e strategici!!

Il decreto va riparametrato in alcuni punti e la rivendicazione deve essere indirizzata al MIT quale istituzione deputata all'amministrazione marittima in generale!!

Nell'ambito di questo scenario che, sul piano sindacale, abbiamo affrontato in questi anni vertenze a tutti i livelli, sia territoriali che nazionali a partire dalle adesioni al cnl Porti e quello di Confitarma che copre gran parte del naviglio internazionale, alla stipula e sottoscrizione del CNL cabotaggio nazionale maggiore e minore con fedarlinea (la prima stipula a pieno titolo conseguita dalla ns o.s.), per finire a tutta una miriade di C.aziendali di 2

livello. Il più delle volte da principali protagonisti e, nel contempo, aumentando anche il consenso di rappresentatività, obiettivo sempre da tener presente.

Tutto ciò, si è potuto concretizzare come detto in apertura, soprattutto e principalmente grazie alla determinante collaborazione di tutti voi, impegnati sui territori divisi tra lavoro e missione sempre disponibili e sensibili a respingere le tante asperità e controversie che giorno dopo giorno imperversano e tendenti a restringere la libertà sia economiche che normative in nome di una concorrenza sempre più spinta verso il basso nel gioco e nel nome del mercato globale.

Ora, delineate in parte le criticità dobbiamo progettare le vie da seguire, le questioni da pianificare, sia sul piano istituzionale che contrattuale, la squadra che uscirà da questa tornata congressuale dovrà affrontare una serie di rivendicazioni. Per settore bisognerà:

1) Sollecitare il nuovo governo che sarà, al pieno riconoscimento quale categoria maggiormente usurante, l'attuale inserimento nei lavoratori gravosi dev'essere ritenuto come un primo passo certo va apprezzato ma non può ritenersi esaustivo.

2) Incalzare il futuro governo sulla necessità di ritarare l'utilizzo del R.I.(L 30/98) al fine di evitare sperequazioni specie quando si sovrappone all'art. 3 del regolamento 3577/92 UE, ovvero la regola del famoso 3 porto di approdo, negando in caso di utilizzo di personale non comunitario degli incentivi, riconoscendoli solo alle navi che optano per il personale comunitario/nazionale. Ciò per favorire una equa calmierizzazione dei costi, ed inoltre obbligare l'utilizzo degli allievi troppo debolmente previsto dall'attuale impianto normativo.

3) Con il MIT definire una pianificazione dell'insostenibile giungla riguardo le certificazioni e gli espletamenti vari post imbarco dei marittimi attraverso l'utilizzo della informatizzazione.

4) E ancora con il MIT, il rafforzamento delle connessioni dei porti, affinché le merci possano raggiungere in tempi certi le varie destinazioni interportuali specie, in quelle aree del nord est e centro Europa, quali punti nevralgici degli interscambi commerciali internazionali.

5) Con le parti datoriali, rivendicare la partecipazione ai rinnovi contrattuali specie i Contratti Porti e Confitarma, ovviamente su questo punto c'è necessità impellente di crescere in rappresentatività, magari penetrando in quei porti ad oggi inviolati per avere quel peso specifico determinante, sarà uno sforzo notevole ma dobbiamo almeno provarci.

6) Per il Contratto del Cabotaggio maggiore e minore Fedarlinea, di cui siamo parte stipulante, c'è da porre al centro delle rivendicazioni soprattutto la stabilizzazione del lavoro e il

rafforzamento di istituti che rendano maggior dignità al lavoro prima che la mera quantificazione, soprattutto attraverso l'utilizzo come già accennato in precedenza dell'informatizzazione.

Questi a mio avviso alcuni temi da perfezionare e perseguire su cui fare convergere una massa critica determinante dato la sostanza delle richieste.

Insomma di cose da fare ce n'è, non ci sarà da annoiarsi: se penso a quanto fatto fino ad oggi e in che condizioni, alle capacità e alle competenze dimostrate da tutti voi, allora è con tanta fiducia e convinzione che vi dico ripartiamo! Ripartiamo insieme, guidiamo questa enorme nave verso approdi sempre più ambiziosi per la collettività marittima e portuale.

Pasquale Mennella

Napoli 11/01/2018