

**Audizione Federazione italiana Trasporti (FIT-CISL), nell'ambito delle risoluzioni 7-00038 Frijia, 7-00144 Ghio, recanti misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.**

**Commissione IX della Camera dei deputati (Trasporti, poste e telecomunicazioni)**

Rivolgo in primo luogo il mio saluto al Presidente della Commissione, On. Salvatore Deidda ed agli Onorevoli componenti, ringraziandoVi per l'opportunità concessa alla Federazione di esprimere le proprie considerazioni in merito alle misure per la valorizzazione del sistema portuale nazionale.

Abbiamo visionato le risoluzioni che sono state presentate, riscontrando elementi per la maggior parte in linea con le proposte che come FIT-CISL abbiamo presentato al Governo, per la modifica dell'attuale normativa sulla portualità.

Il ruolo chiave dei nostri porti per il sistema Paese è cosa ormai affermata e certificata. La pandemia ha evidenziato, qualora ce ne fosse stato ancora bisogno, l'importanza della portualità nella filiera della logistica, nonché delle lavoratrici, dei lavoratori e delle imprese che operano al suo interno.

La connettività marittima rappresenta un tassello fondamentale del sistema industriale italiano ed è per questo che emerge la necessità di avviare una discussione sulle modalità tramite le quali rilanciare il sistema logistico e portuale nazionale, in termini di efficienza, innovazione tecnologica, investimenti infrastrutturali ed organizzazione.

Governance unitaria, gestione coerente e coinvolgimento dei lavoratori sono gli elementi chiave su cui incentrare qualsiasi tentativo di riforma del nostro sistema portuale.

Le discussioni estive in merito alla privatizzazione delle infrastrutture portuali, ci trovano totalmente contrari rispetto a quelle decisioni politiche che antepongono ragioni puramente economiche all'efficienza degli scali portuali, a scapito della salvaguardia della concorrenza e dei beni pubblici.

Occorre un sistema normativo adeguato, in grado di tener testa al mercato, al gigantismo navale ed a tutte quelle sfide dettate dalle evoluzioni tecnologiche.

Le riforme dei porti del 2016 e 2017 pur producendo miglioramenti per la valorizzazione e la tutela di uno dei principali asset strategici del Paese, hanno determinato effetti discutibili che, sicuramente, non hanno consentito il conseguimento dei risultati attesi.

Fra gli aspetti critici si rileva il mancato completamento dell'attuazione delle previsioni legislative in parola e la percezione della mancanza di coordinamento, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che continua a far registrare differenze interpretative ed applicative della normativa di riferimento.

Conseguentemente lo “snellimento decisionale” annunciato e promesso con l'introduzione dei Comitati di Gestione, non solo ha prodotto ritardi ma, ha ulteriormente subordinato il sistema portuale a dinamiche politiche tutt'altro che utili al porto ma troppo spesso legate a provincialismi e rispondenti a logiche di campanile. Si ritiene che le AdSP, per garantire gli interessi generali del Paese, in virtù del ruolo chiave che gli è stato affidato, dovranno mantenere quella terzietà che solo la natura pubblica può garantire loro e che al Mit debbano essere assicurate le prerogative di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo delle attività delle AdSP, affinché queste agiscano in un'ottica di “Sistema Paese” e non di singola AdSP.

E' fondamentale che le parti sociali partecipino ai processi gestionali, decisionali, organizzativi e consultivi fornendo, in attuazione dell'art. 46 della Costituzione e nel rispetto dei principi e dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e internazionale, il loro contributo in termini di crescita, affinché si realizzi l'allargamento e il consolidamento di processi di democrazia economica e di sostenibilità.

La decisione di estromettere le parti sociali dai tavoli degli organi decisionali delle AdSP, assunta nella riforma del 2016 “Delrio”, si è dimostrata profondamente errata, lasciando affiorare quelle fragilità che in alcuni contesti hanno finito per ingessare le attività dei Comitati di gestione.

In tutto questo il lavoro portuale è da sempre il fulcro dello sviluppo dei sistemi portuali e la recente emergenza pandemica non ha fatto altro che confermarlo, laddove a dispetto delle difficoltà, questi lavoratori hanno in ogni caso garantito il traffico delle merci in entrata ed in uscita e dunque l'approvvigionamento del nostro Paese.

In tale contesto la creazione del nuovo terminal a Fiumicino richiede l'immediata apertura di un percorso relazionale con le organizzazioni sindacali, in assenza del quale, fa emergere una criticità nell'attuale regolamentazione che va assolutamente superata in tempi brevi, al fine di evitare progetti ed investimenti privati concorrenti o ancor peggio in contrasto con le politiche dello Stato. Il nascere di nuove realtà portuali fuori dal network delle AdSP, se non regolato e coordinato dal Mit, rappresenta un elemento in totale concorrenza con la stessa portualità, non controllabile né governabile dall'attuale normativa.

La nascita di monopoli sempre più importanti mina alla base i principi di concorrenza, aperta e regolata, alla base della L. 84/94 ed è pertanto fondamentale che il MIT, assuma il controllo sull'intero sistema portuale del nostro Paese.

*Sinteticamente e in maniera non esaustiva di seguito si elencano gli interventi, a nostro avviso, necessari ad un sano sviluppo della portualità nazionale e dell'economia del Paese.*

1. Maggiori poteri al Mit e alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle ADSP per svolgere un ruolo di indirizzo e controllo e, conseguentemente, di regolazione del mercato. Tale potenziamento consiste nell'impegnare direttamente il Ministero nelle fasi strategiche del sistema portuale tanto per la pianificazione e per la realizzazione delle infrastrutture anche valorizzando le vocazioni specialistiche di ogni porto, quanto per evitare posizioni dominanti.

In questo senso la concentrazione orizzontale e verticale dei grandi player del mare mina fortemente la pluralità e la sana concorrenza necessaria allo sviluppo dei porti. È preoccupante come sempre più terminal container, servizi tecnico nautici, terminal passeggeri e diverse partecipazioni in società presenti in porto facciamo riferimento ad un solo soggetto. Ancora più preoccupante è che il Ministero non sia in possesso di una mappatura puntuale delle proprietà delle concessioni nel Paese;

Le lavoratrici e i lavoratori rappresentano la principale risorsa di un porto senza la quale non sarebbe possibile il funzionamento degli scali marittimi. Per questi motivi è elemento irrinunciabile il coinvolgimento del mondo del lavoro nelle fasi decisionali delle AdSP;

Pertanto occorre introdurre nei Comitati di gestione una rappresentanza delle parti sociali stipulanti il CCNL dei porti per realizzare le forme di partecipazione previste dall'art. 46 della Costituzione e nel rispetto dei principi e dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e internazionale.

Inoltre occorre reintrodurre la Commissione Consultiva Centrale prevista all'art. 15 co. 3 della L. 84/94 (comma abrogato con la L169/16).

2. Il ruolo di "regolatore" delle Autorità rappresenta un punto fermo sul quale non è possibile derogare, pertanto va mantenuta la natura pubblica e nel contempo occorre superare l'attuale difficoltà di drenare risorse comunitarie per lo sviluppo delle infrastrutture portuali.
3. Rafforzare la natura privatistica e riaffermare l'applicazione unicamente dei principi del Titolo I del D.lgs. 165/01 ai dipendenti delle AdSP e superare le attuali distorsioni interpretative che stanno portando questi lavoratori sempre più nell'alveo del pubblico impiego.
4. Rendere esigibili e non più variabili le previsioni legate al 15bis con la sostituzione del "possono destinare" con "destinano fino ad un massimo del 15%".
5. Riconoscimento del lavoro usurato e emanazione del decreto attuativo del fondo di accompagnamento all'esodo Entrambe le misure sono indispensabili al necessario cambio generazionale propedeutico a

rendere la forza lavoro più performante ed in grado di rendere competitivo il sistema portuale nazionale.

6. Istituzione/potenziamento degli uffici “lavoro portuale” in seno alle AdSP con la creazione di un criterio numerico che metta in relazione il numero delle lavoratrici e lavoratori ed il numero di ispettori portuali a cui vanno assegnati poteri sanzionatori. Tale norma si rende necessaria per via dei troppi infortuni, troppo spesso mortali, che con un’attività più puntuale e capillare degli ispettori, in sinergia con gli RLS di Sito, costituiscano un presidio permanente di salute e sicurezza dedicato al controllo, alla prevenzione ed alla promozione delle buone pratiche;

Ultimi, ma non per importanza, tra gli argomenti che riteniamo urgenti in materia di lavoro, sicuramente spiccano le norme di adeguamento dei decreti 272/99 e 271/99 in materia di sicurezza portuale e marittima.