



Trasporti

DI Infrastrutture, le imprese portuali chiamano e i sindacati confederali rispondono. Un aiuto a un torbido sistema di appalto basato su ribasso tariffe e carichi di lavoro e orari forsennati



Nazionale, 25/10/2021

Nei mesi successivi alla cosiddetta prima ondata della pandemia Covid, il governo approvò, all'interno del DL Rilancio l'art 199 recante disposizioni in materia di lavoro portuale e di trasporti marittimi. Tale norma prevedeva tutta una serie di sostegni alle imprese portuali a partire dagli articoli 17 per le “mutate condizioni degli scali conseguenti all'emergenza Covid 19”. Furono inseriti anche riduzioni del pagamento delle concessioni ai terminalisti e sostegni per le imprese ex art 16.

Che fine hanno fatto questi soldi? Intanto bisogna partire dal presupposto che, seppur con differenze tra porto e porto, il lavoro portuale non si è ovviamente mai fermato durante tutto il periodo della pandemia. La prima misura adottata dalle imprese per affrontare i cali di lavoro, misura il cui utilizzo non escludeva l'accesso ai suddetti sostegni, è stata la cassa integrazione e l'IMA (indennità di mancato avviamento per gli art 17). Soldi pubblici utilizzati giustamente per evitare possibili esuberi, tra l'altro vietati fino a giugno 2021 e, almeno sulla carta, mancati rinnovi dei contratti a tempo. Tutto ciò nel rispetto dei limiti imposti dalla legge. I sostegni aggiuntivi previsti dal DL rilancio si sono trasformati in un “aiuto” aggiuntivo alle imprese portuali che solo in rari casi si è tradotto in un sostegno diretto ai lavoratori portuali. Il più delle volte è servito alle imprese, per coprire debiti pregressi/presenti o addirittura aumentare i propri profitti. Capire questo è utile per comprendere i passaggi successivi.

In questi giorni si è discusso in Parlamento del rinnovo di tali norme anche per l'anno in corso. Nonostante le pressioni politiche, come spesso succede, l'elefante ha partorito il topolino. Un topolino che vale diversi milioni di euro ma, questa volta è riservato ai soli armatori. Esclusi, al momento art 16 e 17.

Da qui l'immediata levata di scudi da parte prima delle imprese portuali e poi dei loro utili "amici" del sindacalismo confederale. Proviamo a fare chiarezza. Il rinnovo di tale misura con queste modalità è sbagliata e iniqua? Probabilmente sì. Ma lo era fin dal primo momento perché a parte rari casi, tale misura non ha generato in automatico un ristoro diretto ai lavoratori lasciando libere le imprese portuali di decidere come muoversi.

Si sono accorti adesso che nei nostri porti comandano gli armatori? Fino a ieri da che parte guadagnavano questi signori? Sindacati che non hanno mai mosso un dito quando la "libera concorrenza" ha distrutto il lavoro portuale producendo un abbassamento dei salari e un aumento vertiginoso delle "rese" e dei carichi di lavoro negli ultimi vent'anni. Imprese e cooperative che grazie al pretesto (sulla carta anche effettivamente esistente) del "sono gli art 18 che decidono le tariffe" hanno messo i lavoratori gli uni contro gli altri.

Le stesse imprese che al momento stanno chiedendo aiuto ai sindacati, Filt Cgil in testa, per aprire uno stato di agitazione nazionale sul tema. A Livorno si è tenuta un'assemblea generale retribuita: "Bocciati gli emendamenti a salvaguardia della portualità, posti di lavoro a rischio". Così è scritto nella convocazione. Non sono le imprese a dirci che se non otterranno questi soldi (forse) licenzieranno ma i sindacati. Un meccanismo abbastanza curioso. Un'analisi che non tiene conto di nulla, traffici e carichi di lavoro attuali prima di tutto. Davvero si rischia di far saltare tutto il sistema portuale italiano per questa singola norma?

Dopo la critica, la proposta. Come USB Porto di Livorno vogliamo prima di tutto fare chiarezza. Poi decideremo eventualmente come comportarci di fronte ad un eventuale apertura dello stato di agitazione. Lo abbiamo dichiarato subito. La proroga dell'art 199 così come approvata sicuramente genera iniquità tra i soggetti privati del porto ma non fa altro che confermare iniquità e contraddizioni esistenti. A partire dal sistema marcio degli appalti.

I sostegni dello Stato o si traducono materialmente e direttamente in un sostegno ai lavoratori oppure tale battaglia, anche legittima, la combattano le associazioni di categoria delle imprese portuali e il loro carrozzone politico. Senza chiedere aiuti ai lavoratori portuali.

## **USB Porto di Livorno**

Livorno 24 ottobre 2021