



Trasporti

Porto di Livorno, perché USB non sciopera: una protesta a fini elettorali, senza piattaforma e senza obiettivi



Livorno, 08/09/2022

Sembra uno scherzo ma purtroppo non lo è. Dopo che, a quasi un anno dalle due grandi giornate di sciopero del novembre scorso nel porto di Livorno, si sono guardati bene dal mettere in pratica nel concreto e nel quotidiano e in ogni azienda le parole d'ordine di quella mobilitazione, Cgil, Cisl e Uil oggi, senza vergogna, decidono di chiamare i lavoratori alla lotta. Due ore di astensione dal lavoro per una settimana e poi due giorni di sciopero a ridosso della scadenza elettorale. Già pronta la passerella politica per qualche candidato che verrà a Livorno per strumentalizzare e per rifarsi la faccia sui temi del lavoro.

Anche volendo mettere da parte la battaglia, di questi "sindacati" contro l'introduzione di un salario minimo in Italia e la firma di accordi al ribasso e contratti nazionali senza un centesimo di aumenti (la famosa contrattazione nazionale che in questi anni non solo non ha prodotto alcun aumento salariale ma addirittura ha fatto sì che l'Italia sia l'unico Paese in cui i salari sono diminuiti) nello specifico qual è la piattaforma di questo sciopero? Nel documento di proclamazione inviato alle aziende non c'è scritto praticamente nulla. Si parla genericamente di "salario, sicurezza e diritti". La strategia da mettere in campo con la controparte? Nessuna. Si chiede ai lavoratori di "perdere" giornate di lavoro sul niente.

Oggi è sicuramente il momento per affrontare il tema dei salari. Tra inflazione, carovita e stipendi fermi al palo esiste l'urgenza di intervenire con mobilitazioni forti. Parlando del nostro porto non si può non focalizzare l'attenzione sullo storico meccanismo del "divide et

impera”.

Ci sono venuti a dire che per migliorare l'efficienza e l'operatività le Autorità Portuali dovevano “accorparsi” creando soggetti unici più grandi e cioè le Autorità di Sistema. Con il recente DDL concorrenza si è deciso di permettere il cumulo delle concessioni sulle banchine consolidando quello che è diventato un vero e proprio monopolio. Le principali compagnie armatoriali, che hanno ottenuto addirittura [un'esenzione da parte dell'antitrust europea](#) in merito alle grandi alleanze tra soggetti diversi, veri e propri cartelli anche grazie a questo sistema stanno facendo utili miliardari. [Hapan-Lloyd addirittura, secondo il principale socio, sta guadagnando troppo](#). Tutti i soggetti forti possono unirsi e solo i lavoratori devono rimanere divisi.

Nel nostro porto esiste un problema di appalti e tariffe per le società di manodopera art. 16? Certamente, USB lo dice da sempre. Ci sono vari soggetti in concorrenza tra loro che, a costo di firmare un contratto di appalto con l'armatore di turno, sono disposti ad abbassare le loro tariffe all'osso. Era logico che prima o poi questo sistema sarebbe saltato con tutte le conseguenze indirette e dirette sui lavoratori in termini di mancati integrativi, carichi di lavoro e sicurezza. Si chiama concorrenza capitalistica. Per mettere fine a questo meccanismo infame è necessario un soggetto unico di manodopera e devono essere gli stessi lavoratori a costruirlo ed imporlo. Non serve essere degli scienziati per capirlo.

In questo senso vale la pena ricordare come nel nostro porto, a differenza di altri importanti scali italiani, la compagnia lavoratori portuali abbia scelto la strada imprenditoriale invece di assumersi le proprie responsabilità. Anche questo storico soggetto rischia oggi di scontrarsi con le dinamiche di cui sopra. Sarebbe invece importante che la compagnia tornasse ad avere la centralità che aveva un tempo.

Nel nostro porto esiste un problema di sfruttamento selvaggio? Assolutamente sì, ci sono innumerevoli soggetti che svolgono operazioni portuali e che applicano contratti nazionali da 5/6 euro l'ora producendo dumping salariale al ribasso. Soggetti che hanno autorizzazioni firmate dall'Autorità di Sistema. La movimentazione interna, ad esempio, è appaltata ad un consorzio al cui interno vi sono innumerevoli soggetti, padroncini, cooperative. Qual è il senso di questo tipo di organizzazione del lavoro? Quali condizioni di lavoro vengono applicate? Così come il servizio di "vigilanza" assegnato, anche in questo caso, a diversi soggetti alcuni di quali vengono chiamati a svolgere anche mansioni diverse da quelle ufficio. Queste operazioni vanno riportate TUTTE all'interno del ciclo portuale. Chi lo deve proporre? Delle organizzazioni che hanno come segretari dei dipendenti della stessa Autorità di Sistema? Che fanno parte delle stesse commissioni portuali? Che annunciano la firma di importanti integrativi che poi vengono bocciati dai lavoratori?

USB non sciopera con il “permesso” e il favore delle aziende portuali art. 16 andando a chiedere ad armatori e terminalisti di essere gentili e aumentare un po' le tariffe. Per poi restare all'interno di un sistema in cui, nel giro di qualche mese, si tornerà a farsi la guerra. “Faccio un euro meno e prendo io il contratto con il terminalista, lavoro di più e peggio (con

meno sicurezza) e sarò io a strapparlo a te” . Oltretutto dove sta scritto che eventuali trattamenti economici migliorativi siano poi distribuiti ai lavoratori? Ci fidiamo sulla parola?

USB sciopera e si mobilita per la creazione di un polo unico di manodopera. Così come funziona ad esempio nel porto di Genova. Un unico soggetto con una tariffa fissa e un contratto integrativo degno di questo nome. USB sciopera per accrescere il potere contrattuale dei lavoratori e utilizzarlo per ottenere risultati chiari. Non ci sono scorciatoie in questo senso.

Parliamo di argomenti strettamente collegati alla salute e alla sicurezza. Dopo i due giorni di sciopero del novembre scorso, che fine ha fatto la rivendicazione sul riconoscimento del lavoro portuale come usurante? Dopo che sono stati ottenuti i ristori Covid da parte del Governo (per chi non se ne fosse accorto questa era una delle “vere” rivendicazioni per Cgil, Cisl e Uil durante quelle giornate) per loro non vale più la pena parlarne? Così come non parlano della installazione di una postazione medica h24 in area portuale. O dell'introduzione del reato di omicidio sul lavoro? Temi su cui USB sta lottando anche a livello nazionale.

Perché, nonostante la presenza di 3 RLS distaccati, non si riesce neanche ad ottenere il rifacimento del manto stradale in tutti i terminal e una illuminazione adeguata, spogliatoi degni di questo nome per tutti e aree ristoro al chiuso?

A distanza di 8 anni è ancora lettera morta l'ordinanza 22 (prima ordinanza 9). Straordinari, raddoppi e turni notturni di 12 ore consecutivi. Senza integrativi molti lavoratori sono costretti a fare 50/6 turni per portare a casa una busta paga decente e al passo con il caro vita odierno.

Come sempre USB lascerà libertà di scelta ai propri iscritti in merito allo sciopero. Ma vogliamo ribadirlo chiaramente a tutti. Siamo di fronte all'ennesima mobilitazione i cui veri obiettivi non sono quelli dichiarati. Non ci presteremo a questo progetto.

Siamo invece disponibili a discutere, insieme a tutti i lavoratori e con spirito unitario, di piattaforme chiare e metodi di lavoro trasparenti. Gli strumenti dello sciopero e della mobilitazione sono troppo importanti per essere utilizzati in questo modo. Quando lo si fa bisogna farlo con determinazione e per ottenere risultati concreti.

USB Porto di Livorno

Livorno 7 settembre 2022