



Roma, 5 febbraio 2015

Al Ministro delle Infrastrutture e
dei Trasporti
On. Maurizio Lupi
pianonazionaleporti@mit.gov.it

In relazione alle Linee guida ricevute in data 3 febbraio, e verso le quali ci avete chiesto di presentare osservazioni entro la data odierna, stante l'impossibilità di compiere una analisi approfondita, vi consegniamo una riflessione delle due Federazioni.

Appare inevitabile sottolineare che chiedere di esprimere delle "suggerzioni" alla nota per gli Stati Generali, convocati per il prossimo 9 febbraio, contenente soltanto dei titoli supportati da accenni, peraltro molto generici, e visti i tempi tutt'altro che elastici che ci vengono concessi, è un esercizio sostanzialmente impraticabile per poterlo collocare in un ambito di correttezza tra chi presenta una proposta e chi la deve valutare e offrire una propria valutazione.

Inoltre non può sfuggire che trattando una materia strategica quale quella del settore portuale, per le speranze di offrire uno strumento efficace ed efficiente al mondo dei trasporti ed al Paese, avremmo auspicato un atteggiamento del Governo meno rivolto ad una sola parte sociale di rappresentanza interessata a questi temi, e più aperto ad una posizione di ascolto uniforme.

Certamente più faticosa ma assolutamente più democratica.

Le Linee guida inviate solo ieri non consentono quindi una valutazione di merito approfondita. O perché troppo generiche o perché lasciano inespresi temi che pur sappiamo essere oggetto di valutazione. Ruolo e governance delle autorità portuali, regime delle concessioni, selezione degli investimenti, rapporto pubblico/privato, rapporto attività portuali e logistiche, infrastrutture a rete, liberalizzazione delle attività, qualità e sicurezza delle imprese e del lavoro, identificazione delle professionalità portuali, lavoro temporaneo e regimi e contratto di lavoro sono solo i titoli che riteniamo dovrebbero avere

Le federazioni nazionali di Filt-Cgil e Fit-Cisl pertanto depositano questa nota che esprime considerazioni politiche di merito sulle prospettive che il complesso delle attività riferite al segmento portuale e logistico possono offrire e che sono frutto di un attento monitoraggio effettuato nel corso del tempo.

Da qui le nostre proposte ai progetti legislativi di riforma della L.84/94, di cui da tempo abbiamo condiviso la necessità, con una visione avanzata, in stretta relazione anche alle dinamiche europee, ma anche a tutela degli interessi dei nostri associati che rappresentano una componente significativa nel settore della portualità, della logistica e dei trasporti.

È ormai un dato consolidato che le competenze delle imprese e dei lavoratori coinvolti nel processo portuale e le interazioni tra di loro contribuiscono alla competitività dei porti. Così come il fatto che le attività portuali determinano anche una vasta gamma di effetti indiretti sull'occupazione, attraverso il collegamento degli scali portuali con altri settori economici e l'interazione spaziale con grandi poli logistici ed economici esterni alle aree portuali.

Il porto oggi si inserisce in un network dove la concorrenza tende sempre più ad allargarsi e che non può fondarsi su fattori sempre meno riconducibili alla qualità e all'efficienza del momento produttivo portuale in senso stretto..

La "globalità" che caratterizza le imprese che operano in ambito portuale e marittimo, infatti, diventa "locale" nel momento stesso in cui il ciclo del trasporto si innesta nella fase terrestre la cui struttura industriale e di impresa presenta caratteristiche profondamente diverse, riunendo al suo interno una pluralità di imprese di piccola e media dimensione che, come tali, agiscono secondo logiche oggi poco orientate ad una organizzazione integrata del ciclo logistico.

Noi siamo al contrario per confermare che la competitività si debba basare sulla qualità complessiva delle attività che passa anche per una stabilità del lavoro e delle competenze espresse nel ciclo produttivo. Competenze che richiedono formazione permanente, continuità lavorativa, attenzione alla sicurezza sul lavoro.

Tali dinamiche, affiancate ad un mancato "governo" della globalizzazione che ha indotto un intenso decentramento delle attività industriali ed una conseguente riduzione dei costi di produzione, determinano forti pressioni sul settore della logistica e del trasporto in termini di aumento della produttività e di contenimento dei costi.

Tali pressioni si riverberano drammaticamente sul mercato del lavoro lungo la filiera che, se nei confini portuali riesce con fatica e attraverso una opportuna "regolazione" a salvaguardare anche gli aspetti della qualità, dell'integrazione e della sicurezza, fuori da essi è sempre più sottoposto a spinte centrifughe e di frammentazione che mal si coniugano con l'offerta di un servizio efficiente e efficace.

Ciò si traduce in preoccupanti tendenze in atto che vedono tentativi di trasferimento nelle aree portuali di sistemi operativi e contrattuali che, più comuni nelle piattaforme logistiche della grande distribuzione o nei centri intermodali, si caratterizzano per una elevata precarietà, atipicità e bassa tutela dei diritti dei lavoratori coinvolti.

In questo scenario, quindi, si sottolinea ancora di più la necessità di inquadrare la competitività dei porti in una logica di *sistema* che superi la dimensione e i confini locali per muoversi in modo più flessibile e tempestivo su un'area più vasta e maggiormente in grado di competere sul mercato europeo. E' infatti fin troppo evidente come le performance rese nella fase portuale siano strettamente connesse a quelle della filiera della gestione delle merci e a come il tema sia quello del "governo" della stessa per garantire alle imprese che ne fanno parte la massimizzazione dei risultati operativi, economici ed anche sociali.

"Uscire" dal perimetro portuale non significa soltanto perseguire una organizzazione integrata del ciclo logistico ma avviare una riflessione sulle categorie di definizione e sistemazione di quello che tradizionalmente è considerato il lavoro portuale.

Ciò a maggior ragione in un contesto nel quale, come più volte ricordato, il fenomeno della concentrazione dei traffici nelle mani di un numero sempre più ristretto di operatori e la concorrenza che a livello europeo e mediterraneo, si inasprisce proprio dal punto di vista delle pressioni sul costo del lavoro e sulla produttività.

Restiamo convinti che la competitività di un porto richiede invece risposte adeguate ed innovative.

Partiamo da una assunzione di principio forte che riteniamo importante anche dal punto di vista sindacale: l'Autorità Portuale deve poter rappresentare un Ente forte, rappresentativo e quindi con funzioni di guida/indirizzo di sistemi produttivi complessi ed estremamente rilevanti nelle prospettive di crescita del sistema Paese. Non lo snodo di interessi economici delle lobbies che agiscono o sono interessate ad agire nei porti.

Per poter esprimere la rappresentatività di un sistema produttivo complesso le Autorità Portuali devono poter operare su contesti sufficientemente articolati sia dal punto di vista della pluralità degli operatori economici e sociali coinvolti che della dimensione territoriale ed infrastrutturale da prendere a riferimento.

Serve quindi dotare le Autorità Portuali di poteri di governo vero ed adeguato rispetto alle nuove prospettive connesse ai sistemi logistici integrati.

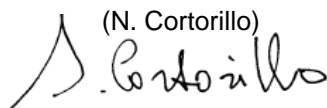
Il processo di evoluzione delle Autorità Portuali, in termini di progressiva riconfigurazione delle attività di pianificazione, programmazione e promozione economica e teriritoriale, deve superare la dimensione strettamente portuale e muoversi all'interno dei sistemi logistici integrati costituiti dal porto e dalla rete di interporti e retroporti da esso serviti. Tale approccio, in particolare, assumerebbe un importante rilievo anche per meglio affrontare l'asimmetria tra i grandi operatori globali e gli interlocutori "pubblici" locali e nazionali.

È nel quadro sopra delineato che dovrebbe innovarsi il sistema di relazioni tra la "nuova" Autorità Portuale e imprese concessionarie attraverso strumenti in grado di consolidare un modello che responsabilizzi le imprese in fase di elaborazione dei programmi di attività così da permettere lo sviluppo di un concreto e positivo confronto tra il soggetto pubblico e il soggetto privato per la gestione e sviluppo delle attività portuali e di trasporto in un'ottica di sistema.

Questa innovazione non può fare a meno, però, di un sistema di regole riproducibile in forme adeguate, al resto della catena logistica dove ad una elevata precarietà con forme atipiche di rapporto di lavoro basate sulla bassa tutela dei lavoratori si accompagna la dimostrata scarsa affidabilità dell'insieme delle prestazioni logistiche sviluppate.

L'adeguamento del quadro normativo dovrebbe quindi generare un sistema di regole che sappiano incidere sul mercato delle imprese disciplinando il rapporto tra tutti i soggetti imprenditoriali che, a vario titolo, intervengono nel ciclo logistico a partire dal nodo strategico rappresentato dall'insieme delle attività che sono ricomprese in uno scalo portuale.

I Segretari Nazionali

FILT/CGIL
(N. Cortorillo)


FIT/CISL
(P. Parriccia)
