

Ancora una volta i lavoratori e il Sindacato sono costretti ad apprendere dai giornali voci e dichiarazioni (talvolta anche contraddittorie e smentite il giorno dopo) in merito a un ennesimo progetto di riforma dei porti. Ancora una volta il Governo e il Parlamento sembrano voler perdere l'occasione di confrontarsi con chi nei porti ci lavora e più di ogni altro ne conosce i punti di forza e i limiti, oltre che con la nostra sigla sindacale, che da anni ha pronti progetti e proposte valide per il settore.

La Fit-Cisl chiede con forza di essere convocata dalle istituzioni per portare il proprio contributo determinante a una ormai non più eludibile riforma dei porti, i quali oggi più che mai sono strategici e devono tornare al centro della rete logistica e dell'intermodalità italiana.

In particolare la Fit-Cisl è molto preoccupata dal venire a conoscenza tramite i mass media di proposte di Confindustria tese all'aumento della precarietà nel settore, sul deleterio modello che vige oggi nel mondo della logistica al di fuori dell'ambito portuale. In essa, però, la deregolamentazione selvaggia ha fallito e ha portato a una situazione talmente fuori controllo e a tensioni sociali crescenti, al punto che alcune associazioni datoriali hanno scelto recentemente di stipulare accordi con i sindacati per tornare a quelle regole e a quei sani paletti di cui credevano non aver bisogno.

Qualora invece si ritenesse da parte del legislatore di far entrare nel progetto di riforma, un modello di lavoro in nome della "logistica integrata", basato solo sulla flessibilità e il basso costo della mano d'opera, penalizzante sia sul piano della produttività e della qualità che su quello della sicurezza sul lavoro, non ci troverebbe per niente d'accordo.

Invece crediamo che se si vuole seriamente realizzare nel nostro paese un modello che possa integrare porti, retroporti ed interporti, ci si debba ispirare a quei modelli Europei come la Germania, che fanno della logistica un asse strategico della competitività del prodotto/servizio ed in questo le Ferrovie dello Stato Italiane non possono esimersi dal fare la propria parte.

Una riforma seria della portualità dovrebbe partire dall'individuare un sistema di regole certe ed omogenee per tutto il territorio, partendo dal lavoro e dal sistema concessorio e autorizzativo e a questo proposito chiediamo il consolidamento del modello che vede nell'articolo 17 l'unico soggetto al quale ricorrere per lo svolgimento delle operazioni portuali, così come in parte è previsto dal ddl 370 attualmente in discussione al Senato.

Chiediamo anche un rafforzamento del ruolo gestionale delle Autorità Portuali, in maniera che possano coordinare le politiche di promozione e di sviluppo dei traffici per il miglioramento dell'offerta qualitativa del sistema. Per ottenere questo, è necessario aumentare la qualità del rapporto delle Autorità Portuali con il settore privato, passando da un controllo di tipo "burocratico" sulle imprese concessionarie, a una reale cooperazione che abbia come sbocco naturale lo sviluppo del porto stesso.

È inoltre necessario individuare i porti di valenza internazionale distinguendoli da quelli nazionali e regionali, in modo da creare sistemi articolati realmente in grado di competere su un mercato

sempre più globalizzato. Questa riorganizzazione prevede automaticamente una **riduzione del numero delle Autorità Portuali**.

Infine, qualunque progetto di riforma dei porti dovrà essere inserito in una più generale regolazione dei trasporti su scala nazionale, che garantisca uniformità di regole e la relativa applicazione nel contesto europeo.