

COMUNICATO

A margine del coordinamento della Fit-Cisl area porti tenutosi ieri, dove si sono analizzati i contenuti dell'incontro avuto con gli "Stati Generali dei porti e della logistica", come Fit-Cisl, abbiamo sviluppato alcuni punti che riteniamo indispensabili per il rilancio della portualità in un'ottica allargata a tutta la filiera logistica.

Premessa la condivisione degli obiettivi che il Mit ha esposto nel documento-linee guida presentato agli "Stati Generali", rimaniamo comunque fortemente critici non solo poiché come OO.SS. non siamo stati chiamati a prendere parte (nostro malgrado) ai lavori che hanno portato alla stesura di quel primo documento, ma soprattutto per il fatto che non ci è stata data la possibilità di esprimerci sul merito, essendo le stesse linee guida tanto generiche che non consentono di capire quali ne saranno i contenuti specifici.

Siamo convinti, che sia necessaria una adeguata riforma della governance del sistema portuale e logistico, costituendo una efficace strategia di coesione, dando l'opportunità di recuperare traffici ormai dirottati verso i porti del nord Europa.

Non applicabilità del D.L.78/2010 ai dipendenti delle A.P.:

Riproponiamo con determinazione la necessità di risolvere la criticità relativa al "blocco" delle retribuzioni per i dipendenti delle A.P. fino al 2015 analogamente a quanto disposto per i "pubblici dipendenti", ai sensi del D.L. 78/2010 e s.m.i.

Tale criticità, che potrebbe essere risolta con un atto che richiediamo nuovamente e con forza al MIT quale amministrazione vigilante sulle Autorità Portuali, deve trovare una soluzione definitiva anche attraverso la definizione in via normativa delle A.P., quali "enti pubblici ad ordinamento speciale", sottraendole dall'applicazione di norme genericamente riferite alla pubblica amministrazione ed a regole che impediscono loro di operare quali soggetti di regia di un mercato esposto ad una forte competitività.

Centralità del modello di lavoro:

E' nostra opinione che, per quanto concerne l'organizzazione del lavoro, non si debba modificare il modello che vede la propria centralità nelle imprese autorizzate ai sensi dell'art.18 L.84/94 e nell'art.17, unico soggetto, quest'ultimo, autorizzato al lavoro temporaneo. Laddove si pensasse di stravolgere questo consolidato modello, troverà la nostra netta contrarietà. In virtù di modelli diversi anch'essi consolidati in alcuni porti, grazie alle maglie larghe della L.84/94, ci rendiamo disponibili al confronto, per quelle realtà, in un'ottica di competitività dei nostri porti e di crescita occupazionale.

No ad importazioni di regole al ribasso:

Tra le cose che più ci preoccupano, c'è il rischio di importazione nei porti, del degrado sociale che si è prodotto ed è presente negli interporti e lungo l'intera filiera logistica. Crediamo fermamente che sia il mondo regolato della portualità che dovrà andare verso l'esterno, esportando un mercato del lavoro che rispetti i diritti dei lavoratori e la loro sicurezza sul lavoro, oltre ad una concorrenza leale tra le imprese.

E' necessario pertanto, individuare anche per gli interporti un ccnl di riferimento che determini i minimi sia per la parte retributiva che normativa, indipendentemente dalla natura giuridica delle società che vi operino al suo interno e cioè sia s.r.l che cooperative.

Semplificazione delle procedure amministrative :

Riteniamo necessaria e non più rinviabile la revisione della disciplina in materia di dragaggi, in primo luogo quella applicata ai porti S.I.N.

Snellimento delle procedure per l'approvazione dei P.R.P.

Rimozione dei bottlenecks infrastrutturali:

Si rende improcrastinabile la rimozione dei c.d. “colli di bottiglia” (sia ferroviari che stradali) ai nodi portuali e interportuali. Attraverso i fondi Europei messi a disposizione per la realizzazione delle reti TEN-T, bisogna realizzare quei collegamenti che arrivino fino in banchina per rendere praticabili quelle infrastrutture di lunga percorrenza che sono le reti. Pertanto va creato un sistema di riequilibrio modale a favore del ferro, il quale possa essere gestito dalle nuove A.P. attraverso nuove finalità che la legge potrebbe attribuirgli, rendendole sovraordinate rispetto ad altri Enti e con effettiva autonomia finanziaria.

LA SEGRETERIA NAZIONALE FIT-CISL