

Intervento di Michele Michelazzi:

Comparto marittimi,

Va innanzitutto evidenziato come sia necessario porre maggiore attenzione all'area contrattuale dei lavoratori dei trasporti marittimi, in quanto ne sono convinto, nei prossimi anni sarà il motore dello sviluppo e della ripresa nonché fulcro e colonna portante delle future economie portuali Nazionali e locali della crescita nel nostro Paese.

NORMATIVE INTERNAZIONALI.

negli ultimi 15 anni abbiamo assistito, ad un continuo susseguirsi di leggi, decreti, normative internazionali e nazionali, che hanno avuto degli effetti significativi sulle maestranze e sulle compagnie armatoriali Italiane.

Prima la STCW 78, poi la STCW 95, adesso Manila 2010, e nel mezzo a tutto circolari e infiniti decreti e riforme dei titoli professionali marittimi.

Senza entrare nello specifico di ogni singolo provvedimento, dobbiamo dire certamente e con assoluta sicurezza, che tali provvedimenti a partire dal 2001 ad oggi, hanno avuto effetti non positivi sull'occupazione dei nostri marittimi ITALIANI, che si sono visti DECLASSARE i propri titoli professionali in modo continuo e talvolta a mio avviso antidemocratico, a favore di altri Marittimi provenienti dall'area comunitaria che manco a dirlo, costano meno e lavorano senza regole e soprattutto senza aprire bocca.....

Anni di esperienza e di studio che corrono il rischio di non essere valorizzati nonostante la nostra tradizione e nonostante appartenenti ad una realtà tra le Marinerie più professionali e preparate del Mondo.

Si rende necessario dunque, una presenza forte e decisa del sindacato, proprio a livello Europeo, poiché dall'Europa, nascono e vengono concepite spesso, le normative di riferimento per i Marittimi, e purtroppo frequentemente tali leggi creano danni enormi a lavoratori e Società Armatoriali.

CONTRATTAZIONE DI 2°LIVELLO E SICUREZZA

E' consuetudine separare le due cose ovvero: Contrattazione di 2° livello e la Sicurezza, è necessario invece considerare le due questioni strettamente collegate e parallele.

Con la collaborazione della struttura Fit/Cisl di Livorno e del rappresentante territoriale livornese, abbiamo costruito una piattaforma contrattuale fatta su misura rispetto alla nostra realtà riferita anche alla produttività e di servizi resi al cittadino.

La specificità del lavoro e del servizio portuale di BUNKERAGGIO, ci portava ad effettuare imbarchi a turno particolari e di durata indefinita, 4 o 5 mesi continuativi di imbarco con delle giornate di lavoro anche di 14/15 ore nei periodi estivi.

Certamente tale situazione era intollerabile e contraria alla ILC ed alla 272 ed altre leggi in materia di orari e turni di lavoro a bordo di navi mercantili nonché fuori dalle normative dei contratti Nazionali di riferimento.

Alla luce di ciò, in accordo con la Compagnia Armatrice, abbiamo sottoscritto nel gennaio 2016, un accordo integrativo di 2° livello, da affiancare al CCNL 151>3000 GT.

Tale contratto a grandi linee prevede la riduzione dei periodi di lavoro e stabilizza i dipendenti al regime di C.R.L. Altresì prevede il lavoro organizzato su 2 equipaggi speculari, i quali si avvicendano a bordo ogni 30 giorni di calendario. Ovviamente non si effettua più la pratica di sbarco, poiché in regime di continuità.

Inoltre la busta paga viene erogata per 12 mesi, ed è omnicomprensiva di tutti gli istituti contrattuali previsti, escluso il TFR. Sono stati assunti in CRL altre 3 figure professionali le quali sono andate a comporre l'equipaggio numero 2, il quale con il vecchio sistema, dava il cambio all'altro ogni 4/5 mesi.

Tale accordo ha previsto una armonizzazione del livello salariale, in considerazione del fatto che i due equipaggi lavorano 6 mesi su 12 ciascuno, ma se si considera la qualità della vita raggiunta con questo accordo, nonché i riflessi in termini di stabilità e di tranquillità che lo stesso contratto danno al lavoratore, tutto ciò si ripercuote sulla sicurezza e sul livello di professionalità e di attenzione.

Abbiamo previsto inoltre, il rinnovo annuale, previa riunione con la società armatrice, della parte economico/salariale, legandola alla produttività, ovvero al fatturato aziendale che verrà redistribuito sotto forma di aumento pro-quota ai dipendenti.

Riassumendo in poche parole le linee guida che hanno ispirato questo accordo: LAVORARE DI MENO, GUADAGNARE QUALCOSA IN MENO, ACQUISIRE UNA QUALITÀ DI VITA MOLTO PIU ALTA, E LAVORARE TUTTI ALLO STESSO MODO E CON LE PIU ALTE GARANZIE E TUTELE. Resta ferma la parte normativa e del CCNL151>3000GT che eventualmente sarà oggetto di discussione in ambito di rinnovo del CCNL.

Credo che questo esempio di contrattazione integrativa, possa e debba essere applicata a molte altre realtà del mondo della navigazione Nazionale e locale, specie nel settore dei servizi portuali e sulle tratte brevi e medio/brevi.

PORTUALITA' E SERVIZI.

Chiudo il mio intervento spendendo due parole sull'argomento della Portualità e sui servizi infrastrutturali della mia realtà lavorativa, anche se credo fermamente che questo sia un argomento più generalizzato e che va ad influire sull'economia dei porti a livello Nazionale.

Certamente il Porto di Piombino ha visto crescere le proprie infrastrutture portuali in maniera decisa e specie negli ultimi 5 anni; vi è stato un boom di lavori e di imprese che si sono insediate nel porto e pertanto il sindacato deve essere pronto ad accogliere le nuove sfide e a competere per la crescita delle attività e dell'occupazione.

Merito del successo e del fiorire di molte aree e banchine dedicate ai futuri traffici Piombinesi, è certamente da ricercare nella corretta e trasparente, nonché professionale condotta dei dirigenti della locale Autorità Portuale e del Comune di Piombino; Autorità Portuale recentemente accorpata a quella Livornese, per una Joint venture che a mio parere porterà dei benefici enormi, in termini di servizi e di risorse umane.

Detto ciò quel che manca a Piombino per fare il vero salto di qualità è la tanto sospirata strada di collegamento da Riotorto/Fiorentina al Porto, la famosa statale 398 la quale

risolverebbe ogni problema di traffico e di congestione delle merci e dei passeggeri in transito per le isole. Insomma la parola d'ordine deve essere INFRASTRUTTURE, e credo che il problema delle strade e dei collegamenti ferroviari, e portuali non sia solo un problema di Piombino.

Il Sindacato e i lavoratori devono essere protagonisti delle scelte future e interagire e partecipare ai lavori della nuova Autorità portuale per poter dare il proprio contributo, avendo come stella polare di riferimento la dignità del lavoro e lo sviluppo industriale, tenendo in considerazione i diritti, le tutele dei lavoratori e la salvaguardia dell'occupazione. Un sindacato nuovo e autorevole, che mette al centro delle sue battaglie il lavoro, la famiglia, la dignità “con più trasporto verso il futuro” dei giovani e del Paese.

Grazie della Vostra attenzione.

Michele Michelazzi.