

Roma, 19/06/2024

SCHEDA PROPOSTE della Uiltrasporti

E

Enviromental / Sostenibilità / Transizione

Sono necessari una serie di interventi per promuovere la sostenibilità ambientale e la transizione ecologica nei porti che sono spesso all'interno delle città o comunque nelle vicinanze di centri abitati. Riteniamo importante investire in progetti come i "Green Ports", mirati a rendere le attività portuali più compatibili con l'ambiente e la vita urbana con l'obiettivo principale di ridurre i consumi energetici anche attraverso la sostituzione dei motori termici con motori elettrici dei mezzi di sollevamento, trazione e per la mobilità interna al porto, aumentare la sostenibilità ambientale nei porti italiani attraverso l'implementazione di misure come l'efficienza energetica, l'uso di energie rinnovabili e l'elettificazione delle banchine utile a sostenere energeticamente il naviglio ormeggiato in porto senza dover avere l'inquinamento dei motori termici.

È importante investire nei porti come HUB energetici anche per la produzione di energia da fonti rinnovabili. I porti del futuro potranno anche produrre combustibili in modalità verde, come biometano, biodiesel e idrogeno, per una mobilità marina e terrestre sostenibile. Inoltre, gli investimenti in infrastrutture adatte ai carburanti a zero emissioni stanno diventando uno strumento geopolitico di influenza delle grandi potenze. Insomma, i porti stanno giocando un ruolo cruciale nella transizione verso un futuro energetico più sostenibile.

Altro elemento degno di nota sui temi ambientali è rappresentato dall'applicazione della tassazione ETS ed il suo impatto sul sistema portuale italiano. I porti di transhipment potrebbero risentire di questa tassazione perché competono con porti che sono esclusi dall'applicazione di tale norma perché appartenenti a Paesi fuori dalla CE. Maggiore attenzione deve essere rivolta a quelli che saranno gli impatti sul mondo delle autostrade del mare e quindi dei traffici RO RO e RO PAX. È importante evidenziare come il nostro Paese, data anche la posizione geografica, sia leader in Europa in questo settore. L'importanza delle autostrade del mare, in termini ambientali, è ormai condivisa da tutti gli Stati membri dell'Unione Europea che le ha inserite tra le principali rotte europee (nono corridoio delle reti TNT). Basti pensare che l'utilizzo del trasporto marittimo in alternativa al trasporto su gomma abbatta l'emissione di CO₂ del 66% e nel solo 2022 grazie alle autostrade del mare sono stati tolti dalle strade di tutta Europa circa 2,4 milioni di mezzi pesanti con circa 2,6 milioni di CO₂ in meno emessi nell'atmosfera. Pertanto è importante continuare ad applicare questa tassazione ma premiare le aziende che scalano il nostro continente reinvestendo le somme divenienti per l'ammodernamento della flotta con mezzi sempre meno inquinanti e privilegiando l'impiego di navi ibride in grado di utilizzare motori elettrici già in prossimità dei porti. Questo porterebbe ad un'incentivazione dell'utilizzo delle infrastrutture portuali europee.

S

Social / Lavoro /Welfare / Formazione

Il lavoro nei porti merita un'attenzione particolare perché molto complesso ed esposto a tantissimi rischi, quelli da interferenza, lavoro in altezza, sotto carichi sospesi, lavoro in spazi ristretti, ecc.

Il profilo del lavoratore portuale è un profilo altamente specializzato, polivalente e flessibile.

Il mondo portuale è stato spesso precursore di avanzamenti normativi presi come punto di riferimento da altri mondi del lavoro.

La produttività dei porti rappresenta un elemento che, insieme ai temi della sicurezza, impone una riflessione su come proiettare il lavoro portuale nel futuro.

Occorre ripensare il lavoro partendo dal dare maggiore centralità al benessere delle persone, alla tutela del tempo privato nell'alternanza tra tempi di lavoro e tempi di riposo.

Le sperimentazioni estere e nazionali ci consegnano un dato inequivocabile sull'aumento di produttività. Nei porti si potrebbe pensare ad una settimana lavorativa corta che si articoli su 4 giorni per 30 ore settimanali a parità di salario.

È auspicabile che i corpi intermedi si facciano carico di una discussione seria e propositiva propedeutica all'individuazione di un caso studio da avviare nel minor tempo possibile che metta tutti nelle condizioni di fare una valutazione laica sul reale impatto sulla produttività e sulla qualità della vita della forza lavoro.

Di seguito una serie di interventi urgenti

Fondo di incentivazione all'esodo

Il fondo di incentivazione all'esodo per i lavoratori portuali resta un caposaldo per consentire il giusto ricambio generazionale dei lavoratori portuali anche in funzione dei processi di automazione che stanno via via avanzando nel ciclo delle operazioni portuali, pertanto, occorrono i decreti attuativi di tale importantissimo strumento.

Lavoro usurante

È di fondamentale importanza l'allargamento della platea dei lavoratori che hanno accesso al lavoro usurante. Occorre però chiarire che esiste un tema di sostenibilità economica che impone una riflessione. Se ipotizzassimo l'ingresso di alcune categorie di lavoratori portuali all'interno della categoria usurante questo non sarebbe sufficiente all'uscita anticipate dei lavoratori coinvolti perché il passaggio tra la retribuzione da lavoratore dipendente alla pensione genererebbe una perdita economica che renderebbe difficoltosa l'uscita.

Sicurezza

Il tema sicurezza ci vede tutti impegnati al fine di garantire, alle lavoratrici ed ai lavoratori, maggiori garanzie e tutele.

Riteniamo necessaria una revisione delle competenze delle AdSP che devono, tutte, dotarsi di uffici dedicati al "Lavoro Portuale" e di un numero congruo di Ispettori a cui vanno affidati anche poteri sanzionatori.

È doveroso ripartire dagli RLS, RLS di Sito a partire dal rinnovo del protocollo (allegato I) sulla sicurezza per ammodernarlo e garantire un trattamento omogeneo in tutto il Paese prevedendo un numero di ore di agibilità sufficiente a garantire a tutte le rappresentanze di sito un'attività h24 7 giorni su 7.

Formazione: aumentare il numero di ore dedicate alla formazione, renderla obbligatoria, cucita sulle specificità delle attività portuali. Partendo dai mancati infortuni costruire un meccanismo di protezione individuale e collettivo che premi le buone pratiche e che tolga le materie di sicurezza dai termini di competitività aziendale.

Sicurezza: La sicurezza sul lavoro è una priorità, è necessario garantire condizioni di lavoro sicure e adeguate con standard sempre più alti che generino una vera e propria competizione nel miglioramento e negli investimenti. Un sistema premiante che valorizzi gli investimenti in questo senso. È necessario abbandonare una vecchia visione del lavoro portuale dove la flessibilità come elemento principale della competitività aziendale per approdare in un sistema strutturato sull'assenza di infortuni dovuti, troppo spesso, a ritmi di lavoro troppo elevati, al mancato rispetto dei tempi di riposo tra un turno ed un altro e ad un utilizzo strutturale di ore di lavoro in straordinario.

G

Governance / Regolazione

È importante evidenziare che la Legge 84/94 non ha bisogno di una riforma ma di piccoli e mirati interventi utili ad accompagnare la portualità ad una essenziale modernizzazione.

Di seguito alcuni punti per noi rilevanti:

1. Le Autorità di Sistema Portuale (AdSP): Gli enti devono rimanere enti pubblici non economici ad ordinamento speciale così da mantenere il ruolo di coordinamento promozione e controllo. Un ruolo che ha permesso alla portualità di avanzare e di essere messa a sistema. I porti nazionali devono, come già previsto, fare sistema fra loro come se fossero banchine di un solo porto nazionale. Tale sistema aiuta a uniformare le pratiche di lavoro ed evitano una concorrenza tra porti che porta solo ad una precarizzazione delle tariffe e del lavoro.

2. Riforma dei porti: la riforma Delrio ha apportato modifiche che giudichiamo corrette e utili a gestire la portualità a partire dal superamento delle Autorità portuali e l'inserimento delle Autorità di Sistema Portuale. Il superamento degli interessi locali a vantaggio dell'interesse nazionale costituisce il cambio di paradigma legato alla concezione di infrastruttura pubblica, pagata dallo stato e che va messa a reddito ad interesse delle società. Tra le varie ipotesi di riforme annunciate dall'attuale governo c'è quella sull'autonomia differenziata che va in senso opposto e contrario al sistema unico nazionale e che non tiene conto della dinamica globalizzata in cui si muove l'economia marittima e quindi quella portuale. È quindi auspicabile intervenire sulla legge ma non con una riforma ma con piccoli accorgimenti mirati, propedeutici al superamento di inefficienze della macchina pubblica propensi a migliorare la competitività del sistema paese. Una delle principali criticità da superare è costituita dall'assenza nel comitato di gestione dalle parti sociali, in particolare è mancato il punto di vista delle lavoratrici e dei lavoratori. È fondamentale riportare nei luoghi decisionali i portatori di interesse sulla falsa riga dei vecchi Comitati portuali. Il mondo regolato del lavoro portuale, basato sugli art. 18 e sul lavoro degli art.17 quale strumento di gestione delle fluttuazioni di lavoro (elemento strutturale nei porti), va tutelato e fortificato con strumenti di protezione, anche economica, che metta in sicurezza la stabilità di questo soggetto sul quale pesano tutte le flessibilità necessarie a rendere uno scalo portuale competitivo.

Tavolo permanente sulla modifica della Legge 84 del 1994: Riteniamo imprescindibile l'apertura di un tavolo permanente di confronto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per un confronto costante e costruttivo con all'interno la voce delle lavoratrici e dei lavoratori dei porti italiani.

Protocollo 1797/2024/GG/sa

UILTRASPORTI Segreteria Nazionale

Viale del Policlinico, 131 - 00161 Roma

Tel. 06 862671 - Fax 06 86207747

www.uiltrasporti.it

