

Roma, 06/05/2024

Spett.le Ministero della protezione civile e delle politiche del mare  
Struttura di Missione per le politiche del mare

Contributo Uiltrasporti alle Audizioni afferenti ai temi:  
"Porti e Logistica" - "Rotte Commerciali"  
7 maggio 2024  
(Sala Monumentale sita in Largo Chigi, 19 – Roma)

Innanzitutto vogliamo ringraziare il Ministero in indirizzo e la struttura di missione per aver proceduto a questo ciclo di audizioni dove vogliamo segnalare il nostro punto di vista nell'ottica di una discussione positiva verso settori così strategici l'economia del Paese e che occupano oltre 60000 lavoratori.

La Legge 84/94 ha in questi anni funzionato bene, sia dal punto di vista della costruzione di un sistema efficiente e flessibile sia nella capacità di coniugare la tutela del lavoro con la produttività del comparto.

In considerazione di ciò, sarebbe utile considerare una parziale revisione normativa o adeguamenti, anziché parlare di una vera e propria riforma degli assetti attuali, e per questo sarebbe innanzitutto necessario chiarire quali sono gli obiettivi sui quali si ritiene di intervenire con una rivisitazione della legge stessa ed indicare gli elementi di criticità e quelli che andranno necessariamente salvaguardati, tra i quali segnaliamo:

- Il lavoro portuale è e dovrà rimanere il fulcro dello sviluppo dei sistemi portuali come la recente emergenza pandemica ha di fatto confermato. I lavoratori portuali hanno in ogni caso garantito durante la pandemia, e nonostante le innumerevoli difficoltà, il transito delle merci in entrata ed in uscita e dunque l'approvvigionamento del nostro Paese. Pertanto va salvaguardato l'impianto complessivo della L.84/94 che vede nell'"organico porto" (art. 8 comma 3 lettera s-bis e al comma 3-bis la vera forma di resilienza dei porti e che vede nelle imprese ex art. 17 l'unico vero somministratore di lavoro temporaneo portuale, motivo per cui è stata resa strutturale l'IMA solo per tali soggetti giuridici. Non sono più rinviabili inoltre le norme che tutelano la salute e sicurezza dei lavoratori come i decreti di adeguamento dei D. Lgs. 271 e 272 del 1999 oltre che il riconoscimento del lavoro usurante e la emanazione del decreto attuativo del fondo di accompagnamento all'esodo. Entrambe le misure sono indispensabili al necessario cambio generazionale propedeutico a rendere la forza lavoro più performante ed in grado di rendere competitivo il sistema portuale nazionale. Sempre a tutela della sicurezza ribadiamo la necessità di potenziare (o introdurre laddove assenti) gli uffici "lavoro portuale" in seno alle AdSP con la creazione di un criterio numerico che metta in relazione il numero delle lavoratrici e lavoratori che insistono nel sito porto ed il numero di ispettori portuali a cui vanno assegnati poteri

sanzionatori. Tale assetto di norme consentirebbe un'attività più puntuale e capillare degli ispettori, in sinergia con gli RLS di Sito (che debbono poter operare con un congruo numero di permessi), costituendo così un presidio permanente di salute e sicurezza dedicato al controllo, alla prevenzione ed alla promozione delle buone pratiche;

- Le AdSP, in virtù del ruolo chiave che rivestono per dettato normativo, dovranno necessariamente mantenere quella terzietà che solo la natura pubblica non economica a ordinamento speciale può garantire loro, mantenendo sul MIT i poteri di vigilanza e creando un'unica regia di controllo e indirizzo. Questi enti devono continuare a svolgere il ruolo di mediazione e vigilanza non rendendosi così necessaria l'attività di altri enti e autorità che finirebbero solo per aumentare ulteriormente la burocrazia già eccessiva. E' necessario inoltre il rafforzamento della natura privatistica del rapporto di lavoro dei dipendenti delle AdSP evitando, anche alla luce della recente sentenza di Cassazione, pericolose distorsioni interpretative che rallentano inutilmente i procedimenti amministrativi e superando le attuali distorsioni interpretative che stanno portando questi lavoratori sempre più nell'alveo del pubblico impiego difendendo lo strumento della contrattazione nazionale e di secondo livello;
- Parimenti è importante esaminare le difficoltà e i ritardi nell'attuazione della riforma portuale avviata con i provvedimenti del 2016/2017. Questi includono comportamenti campanilistici nelle Autorità di sistema portuale, una collaborazione inefficace nei partenariati, la mancanza di scelte strategiche chiare per gli interessi nazionali e la mancanza di coinvolgimento delle parti sociali nelle decisioni; Inoltre, si una sottovalutazione degli effetti delle concentrazioni nel settore dello shipping. Lo snellimento decisionale promesso con l'introduzione dei Comitati di Gestione non solo ha prodotto ritardi ma ha ulteriormente subordinato il sistema portuale a dinamiche politiche tutt'altro che utili al porto ma troppo spesso legate ai sopracitati provincialismi e guerre di campanile. La decisione di estromettere le parti sociali dai tavoli degli organi decisionali delle AdSP, assunta nella riforma "Delrio", si è dimostrata profondamente errata, lasciando affiorare quelle fragilità che in alcuni contesti hanno finito per ingessare le attività dei Comitati di gestione. È fondamentale pertanto che le parti sociali partecipino ai processi decisionali, fornendo il loro contributo in termini di crescita e sviluppo. Occorre quindi coinvolgere le OO.SS. nelle fasi decisionali delle AdSP, introducendo una rappresentanza delle parti sociali stipulanti il CCNL dei porti, nei Comitati di gestione. Inoltre occorre introdurre la Commissione Consultiva Centrale prevista all'art. 15 co. 3 della L. 84/94 (comma abrogato con la L169/16).
- Come si diceva una parte sostanziosa della legge ad oggi risulta ancora non attuata e persiste una mancanza di coordinamento da parte del Ministero che continua a produrre grandi differenze interpretative ed applicative della norma. La creazione del nuovo terminal crocieristico a Fiumicino fa emergere una criticità nell'attuale regolamentazione che va assolutamente superata in tempi brevi, al fine di evitare progetti ed investimenti privati concorrenti o ancor peggio in contrasto con le politiche dello Stato. Il nascere di nuove realtà portuali fuori dal network delle AdSP, rappresenta un elemento in concorrenza sleale con il sistema regolatorio dei porti, non controllabile né governabile dall'attuale normativa pertanto è necessario allargare i perimetri delle AdSP al fine di inglobare anche porti turistici e minori.
- La concentrazione di potere da parte di alcuni player del mare sta creando monopoli sempre più importanti che minano alla base i principi di concorrenza, aperta e regolata, alla base della L. 84/94. Sempre più terminal container, servizi tecnico/nautici, terminal passeggeri e diverse partecipazioni in società presenti in porto fanno riferimento ad un solo soggetto. È

fondamentale che il MIT, governi questo processo onde evitare posizioni dominanti a danno dell'intero sistema economico del nostro Paese. Occorre pertanto conferire maggiori poteri al MIT e alla Conferenza Nazionale di coordinamento delle ADSP per svolgere un ruolo di regolazione del mercato. Al processo di concentrazione monopolistica si deve rispondere con un rafforzamento ed un maggior coordinamento delle strutture pubbliche per la realizzazione delle infrastrutture anche valorizzando le vocazioni specialistiche di ogni porto, quanto per evitare posizioni dominanti.

- Cogliamo infine di buon grado tutti quegli elementi contenuti nel piano volti a migliorare la competitività del sistema portuale come ad esempio: gli interventi di semplificazione in materia di dragaggio, l'istituzione autorizzazione unica per le opere Portuali sul modello delle ZES ed implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, le azioni finalizzate alla transizione energetica rendendo i porti Hub energetici e istituendo le comunità energetiche, la rivisitazione delle Linee Guida sulle relative alle concessioni di aree e banchine (art 18) evitando sovrapposizione di competenze in capo all' ART;
- In merito al lavoro marittimo, sarebbe opportuno estrapolarlo dal codice della navigazione per inserirlo a pieno nelle norme del codice civile a partire dalla Legge 300/70;
- Dovrebbero inoltre non esserci trattamenti discriminanti come nel caso dell'indennità di malattia;
- Purtroppo la "specificità del settore" ha impedito l'applicazione del D. Lgs 368/01 sul lavoro a tempo determinato che continua tuttora a rendere il lavoro marittimo a tratti precario, fatta eccezione per la CRL e il lavoro marittimo nell'ambito "portuale" (tipo rimorchio e simili).
- Le condizioni previste nella MLC devono rappresentare il livello minimo per i paesi considerati depressi, non in un Paese come l'Italia o in senso più generale ai Paesi Europei, che dovrebbero garantire condizioni molto più tutelanti;
- Sull'incentivazione all'occupazione femminile nel settore andrebbe fatto qualcosa di concreto a partire dal riconoscimento del congedo anticipato di maternità ancora oggi difficilmente ottenibile;

#### 2.9.2 Collocamento Gente di Mare

- Il DPR (231/2006) non tiene in considerazione i TP (turno Particolare) nonostante facciano parte degli organici aziendali secondo quanto disposto dal CCNL unico dell'industria armatoriale, ma risulta essere calibrato sui soli CRL o contratti a tempo indeterminato;
- Mancano le tutele per i lavoratori in TP soprattutto sulla stabilizzazione dei rapporti di lavoro;
- "Misure meritoriamente introdotte dal recente decreto-legge 4 maggio 2023, n. 48, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 luglio 2023, n. 85 che all'art. 36 comma 1-bis implementa alcune importanti forme di sostegno finanziario alla formazione iniziale del personale marittimo." È uno strumento che abbiamo fortemente voluto ma non ne condividiamo la modalità di accesso (mediante le società armatoriali) e riteniamo importante seguire un modello che riconosca direttamente all'aspirante lavoratrice o lavoratore sul modello già in uso sulla carta di certificazione del conducente (CQC);

Inoltre con l'occasione ribadiamo:

- La nostra netta contrarietà ad estensione delle agevolazioni fiscali presenti nel settore marittimo (Tonnage Tax e Registro Internazionale) anche alle attività Portuali.
- La necessità di un intervento incisivo presso la Commissione Europea finalizzato ad un riesame della Direttiva Ue 2023/959 con la quale è stato esteso il sistema operativo EU-ETS anche al settore marittimo. Tale sistema, infatti, seppur meritevole perché volto alla riduzione delle emissioni da gas serra, rischia, se non modificato, di penalizzare fortemente il sistema marittimo portuale nazionale rendendolo svantaggioso rispetto agli scali extra UE. Occorre, pertanto, prevedere delle misure transitorie in attesa di un regime globale. Ciò non solo per evitare un dumping tra i porti UE ed extra UE, ma anche per rendere il sistema EU-ETS più efficace in relazione al raggiungimento degli obiettivi ambientali che, diversamente, risulterebbero parziali ed insufficienti.

### Le rotte commerciali del trasporto marittimo

Il trasporto marittimo è il principale vettore del commercio internazionale: il 90% delle merci scambiate nel mondo, infatti, viaggia via mare. Sommati all'intera catena logistica, i trasporti marittimi valgono circa il 12% del PIL globale.

Ed è per questo che dobbiamo ribadire che il commercio mondiale è strettamente legato al mare!

Se da un lato le nuove rotte messe in campo a seguito delle nuove condizioni geopolitiche in atto, rappresentano una grande opportunità di sviluppo per le potenze del commercio marittimo, per il nostro Paese è l'occasione per recuperare centralità nell'ambito delle dinamiche ed evoluzioni dei traffici globali. Questa sfida richiede da un lato il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale degli scali nazionali, dall'altro un processo di consolidamento degli operatori della logistica, settore ancora caratterizzato da un'eccessiva polverizzazione. Sul fronte del sistema portuale la presenza di un numero importante di scali con diversa vocazione rappresenta una ricchezza per il Paese che va valorizzata cogliendo le potenzialità ancora inesprese. Tale obiettivo richiede interventi mirati di adeguamento dell'offerta sia all'evoluzione della dimensione e delle caratteristiche delle navi (si pensi alla trasformazione green delle navi e al cold ironing), sia alla richiesta di servizi sempre più personalizzati da parte delle shipping company.

Non possiamo tralasciare che le rotte commerciali marittime oltre a essere essenziali per il trasporto delle merci, costituiscono momenti di confronto su nuove conoscenze e tradizioni tra popoli.

Nella società contemporanea il commercio a livello globale è sempre più imprescindibile: la maggior parte dei prodotti che utilizziamo o consumiamo viene importata dall'estero o è stata realizzata con materie prime di origine straniera.

Se lo sviluppo del nostro Paese passa dal mare, il trasporto marittimo deve essere al centro dei nuovi programmi di sviluppo nazionali, ridando il giusto valore alla "risorsa mare".

Gli eventi recenti del Mar Rosso, ma anche la crisi russo-ucraina, hanno portato alla ribalta l'importanza strategica del settore per l'Italia. Un settore che, lo ricordiamo sempre, diversamente dalle altre infrastrutture di trasporto, è in grado di assicurare la flessibilità delle fonti di approvvigionamento.

Le rotte marittime sono sempre più un asset strategico per l'esportazione dei nostri prodotti, così come lo aver la disponibilità di poter contare su una flotta mercantile consistente e rinnovata.

Ruolo importante è quello svolto dalle Autostrade del Mare dove la nostra nazione è leader in UE per merce movimentata con le navi Ro-Ro/Rox-pax.

E poi c'è il settore del trasporto via mare di passeggeri, con l'Italia che vanta la prima flotta di traghetti al mondo.

Infine, solo un accenno al settore croceristico nazionale complementare e strategico per la filiera turistica del nostro Paese che presenta importanti potenzialità di crescita anche in scali minori portando ulteriori fenomeni di crescita del turismo come effetto volano croceristico.

Altro ruolo fondamentale che il trasporto marittimo svolge è quello per assicurare la continuità territoriale con le nostre grandi e piccole comunità isolate. Su questo bisogna continuare nell'opera di ricognizione complessiva di tali servizi al fine di garantire, anche con i futuri bandi, servizi rispondenti alle esigenze dei cittadini, controllando le dinamiche delle tariffe e soprattutto l'efficienza mezzi.

Protocollo 1263/2024/CT/dd