



Il lavoro non fa notizia, i lavoratori poi sono invisibili

LA SCOMPARSA DEI FATTI

IL PICCOLO e le cronache di parte sul porto - un difficile rapporto

Noi portuali

che garantiamo elevati standard di professionalità, rese alte e senso di responsabilità

Denunciamo

- la mancata applicazione della legge 84/94
- che sono stati autorizzati troppi articoli 16 che hanno prodotto la disgregazione, la concorrenza sleale e la corsa al ribasso
- che il porto lavora soprattutto i fine settimana operando al di sotto delle proprie potenzialità. Sono coloro che lavorano in base all'art. 18 (i terminalisti) ,che dovrebbero essere i "portatori sani" di traffico, a dover mettere il porto in condizione di lavorare tutta la settimana, noi il nostro lo facciamo già !

PRIMO PASSO:

ARTICOLO 17 SUBITO

Si è passati invece da un presunto monopolio dei lavoratori al vero monopolio dei terminalisti, due soggetti tengono in scacco il porto.

Le tariffe attuali hanno provocato un aumento dei carichi di lavoro che non sempre sono in sintonia con le prescrizioni della sicurezza sul lavoro.

le tariffe sono troppo basse, non permettono l'applicazione del contratto e degli accordi sindacali In qualunque modo organizzati (compagnia, cooperative, consorzio, ecc) con queste tariffe i portuali sono vittime costanti della corsa al ribasso.

Per far finire la guerra tra i portuali:

AUMENTARE LE TARIFFE

I PORTUALI "sulla stessa barca"

La vertenza del pool di manodopera o meglio dell'applicazione dell'art. 17 della legge sui porti 84 del 1994 ha ripreso vigore dopo la manifestazione dei portuali del giugno 2006 in via Carducci. Come potete leggere sul volantino che riportiamo molti portuali ritengono l'applicazione dell'art. 17 un primo passo verso la soluzione dei problemi del lavoro e quindi dei problemi generali del porto di Trieste.

Contrastare il ribasso costante delle tariffe, contrastare la diceria che il lavoro portuale costa troppo ed è la causa della mancanza di traffici è il secondo passo che i lavoratori hanno iniziato a fare.

La materia non è semplice, le implicazioni sono rilevanti e qualche volta imprevedibili, ormai più di una decina di convegni

Volantino - comunicato stampa diffuso dai lavoratori prima della riunione del Comitato portuale di martedì 26 giugno. NON PUBBLICATO o menzionato

Porto, la corsa al ribasso dei costi ha fatto solo danni

Sono passati esattamente 12 mesi da quando l'anno scorso i lavoratori portuali decidevano, con delle manifestazioni di piazza spontanee, di portare a conoscenza dell'opinione pubblica e delle Istituzioni la loro condizione di profondo disagio, permettendo in tal modo di dare inizio a una serie di confronti sotto la regia dell'assessore regionale Sonigo. Nel corso dei diversi incontri era emersa in maniera chiara la condizione in cui versava il lavoro nel porto di Trieste. Lavoro nero, appalti di dubbia legittimità, imprese autorizzate prive dei requisiti richiesti dalla legge, organici in esubero rispetto alle effettive esigenze del porto, il frammischiare delle operazioni portuali a quelle emporiali, tariffe incontrollabili, dumping sociale. Gli indirizzi espressi dalla Regione, attraverso gli assessorati trasporti e lavoro, tesi a portare una condizione di normalità all'interno del porto sono rimasti lettera morta a causa della gestione che esisteva nell'Autorità Portuale, la quale per anni ha permesso se non addirittura accompagnato, il degrado a cui ancora oggi assistiamo. Oggi l'Autorità portuale, rinnovata nei massimi vertici, ha cominciato a verificare la possibilità di riportare il lavoro e le regole nel porto sotto un controllo, che tra l'altro la legge assegna, al fine di regolamentare le attività e l'organizzazione con dei benefici che non ricadrebbero soltanto sui lavoratori ma anche e soprattutto sulle imprese e sulle attività del porto. Avere Soggetti, con la S maiuscola, strutturati con una propria capacità finanziaria, organizzativa, operativa, sono elementi che permetterebbero di assolvere al meglio il loro compito dando risposte di qualità ai bisogni del sistema. La rincorsa all'abbattimento della tariffa praticata dagli operatori e seguita dalle cooperative e imprese di lavoro, non solo ha provocato un impoverimento di quanti nel porto trovavano soddisfazione occupazionale e anche salariale, ma ha provocato un abbassamento delle qualità allontanando quei pochi traffici che potrebbero vedere il porto di Trieste come naturale punto di transito. La Compagnia Portuale a giugno di un anno fa aveva lanciato una proposta che forse avrebbe permesso di qualificare un po' il Porto, dando risposte ai lavoratori tutti della Compagnia e delle cooperative. Con la presunzione di chi crede di conoscere l'ambiente del Porto e tenuto conto delle situazioni, se non illegittime, quantomeno anomale esistenti soltanto nel nostro scalo, pensavamo fosse utile e opportuno, verificata la disponibilità della Regione e dell'Autorità Portuale, attuare semplicemente quanto previsto dalla legge, dando vita all'ormai fatidico pool di manodopera partendo dall'inserimento di tutti quei lavoratori che oggi svolgono lavoro portuale temporaneo in Compagnia Portuale, tenuto conto che la funzione transitoria di questo soggetto è proprio quella di fornire personale alle imprese richiedenti, garantendo in tal modo dignità contrattuale, equilibrio occupazionale e dando la parola ai lavoratori tutti per l'individuazione del nuovo gruppo dirigente che avrebbe governato questo necessario strumento. Alla fine sono prevalse logiche diverse e i problemi non si sono risolti ma anzi probabilmente acuiti. A un anno di distanza rimangono tutti aperti i problemi ma ritengo che rimanga attuale la proposta formulata dalla Compagnia aggiornata nei reali numeri oggi necessari.

Fabio Sanzin
presidente della Compagnia portuale di Trieste

**Questa lettera alla rubrica Segnalazioni è stata pubblicata
nell'edizione di domenica 17 giugno da IL PICCOLO
in un riquadro evidenziato**

DA CHE PULPITO VIEN LA PREDICA

Sono passati 12 anni e la legge di riforma portuale 84/94 non è ancora stata attuata nella sua totalità nel porto di Trieste, grazie proprio alle vecchie gestioni dell'autorità.

In base alla legge 84/94 un terminalista portatore di traffici art.18 può appaltare cicli operativi ad un'impresa autorizzata art.16 ed entrambi possono far fronte ai picchi richiedendo manodopera temporanea agli storici dell' art 21.

Fin qui tutto va bene ,ma se il presidente di quelle società di cui l'art 18, art. 16 e art. 21 fosse la stessa persona?

A questo punto non ci resta che concordare con il presidente di queste società Fabio Sanzin quando dice che l'autorità portuale per anni ha permesso e addirittura accompagnato certe situazioni anomale senza far dovuta chiarezza rispetto alla legge.

Il Soggetto in cui qualcuno si identifica, nel periodo dei saldi post natalizi, ha attuato un abbassamento tariffario per operazioni di sbarco nello scalo legnami a fronte di tariffe ben più alte quotate da alcuni di quei soggetti senza la S maiuscola; questo tanto per evidenziare che questa politica del ribasso non riguarda solo alcuni, ma bensì tutti, i fatti lo confermano!!!!Siamo veramente messi male, facciamo sconti a chi ci porta meno navi e porta il traffico altrove!!!!

Il presidente della Compagnia Portuale (nonché della Impresa Portuale e fino a qualche mese fa del Terminal Frutta) a giugno di un anno fa aveva lanciato una proposta completamente in antitesi con le richieste dei lavoratori scesi in piazza, per la maggioranza soci di cooperative, dove chi protestava chiedeva una serie di attuazioni tra cui la costituzione del pool di manodopera.

Il presidente della Compagnia proponeva l'inglobamento di due società (coop. Primavera e Consorzio Commessi) disinteressandosi completamente della costituzione dell'art 17 e non tenendo quindi conto della totalità delle maestranze portuali.

La volontà dei lavoratori scesi in piazza per l'art 17 veniva così minata e il totale processo di costituzione ritardato causa la mancanza di un documento unico.

Lo stesso assessore Sonigo e di seguito il presidente della camera di commercio Paoletti risposero positivamente alle richieste dei lavoratori, ma soltanto a garanzia di una proposta unica sottoscritta da tutte le società in questione.

Concordiamo infine sul fatto che sono prevalse logiche diverse e che i problemi non si sono risolti ma si sono acuiti,però non ci sembra che sia onesto lavarsi l'anima con poche righe e analizzando il problema solo dal lato che a qualcuno fa più comodo.

Sul banco degli imputati ci stanno tutti e forse anche stretti, ma a fare da giuria questa volta ci devono essere i lavoratori del porto di Trieste perché tra tutti sono quelli che fino ad ora hanno pagato di più.

Seguono firme di portuali

**Questa lettera consegnata alla rubrica Segnalazioni il 20 giugno
NON è stata pubblicata**

IL PESSIMO RIASSUNTO

pubblicato su IL PICCOLO di oggi mercoledì 27 giugno '07

Cambiano le regole nello scalo **Pool unico di lavoratori per far fronte ai picchi di attività carico-scarico**

TRIESTE Il Comitato portuale di ieri ha dato anche il via al cambiamento delle regole del lavoro all'interno dello scalo. È stato deciso di bandire la gara per la costituzione del Pool unico di manodopera previsto dall'articolo 17 della legge sui porti entrata in vigore nel 1994 e che nel porto di Trieste non è mai stato attuato. Potranno entrare a farvi parte 66 lavoratori, un numero superiore rispetto ai 41 originariamente previsti, ma che non assorbirebbe completamente la settantina di dipendenti della Compagnia portuale che ha annunciato che parteciperà alla gara.

La costituzione del pool, che sarà utilizzato per far fronte ai cosiddetti picchi di manodopera e permetterà ai suoi componenti di accedere, in situazioni difficili, agli ammortizzatori sociali e in particolare alla cassa integrazione, non risolverà la «deregulation» che vige nell'ambito del lavoro portuale. Le cooperative infatti continueranno a operare e spetterà all'Authority vigilare sulla regolarità dei contratti stipulati con i terminalisti. La situazione di alcune di esse, e in particolare della Primavera che è la più grossa, è tutt'altro che florida. Un'operazione di sinergia per unificare i servizi e tagliare i costi è fallita e il presidente del Consorzio che le riunisce, Gianni Fusco, si presenterà dimissionario all'assemblea della settimana prossima.

E frattanto un gruppo di portuali attacca in una lettera lo stesso presidente della Compagnia, Fabio Sanzin, sostenendo che «ha proposto l'inglobamento di due società (la Cooperativa Primavera e il Consorzio commessi), disinteressandosi completamente dell'attuazione dell'articolo 17 e non tenendo quindi conto della totalità delle maestranze portuali». Va ricordato che la Compagnia per sanare i bilanci ha recentemente venduto la partecipazione maggioritaria nel Terminal frutta a Marcellino Gavio.

S.M.

LA SCOMPARSA DEI FATTI

(Continua da pagina 1)

che si sono fatti a Trieste non hanno portato ad una indicazione chiara. Anche perché mancava sempre il punto di vista dei lavoratori, di chi il porto lo fa funzionare ogni giorno che arriva una nave.

Portuali di diverse imprese e cooperative hanno realizzato un video-inchiesta, collaborando con il regista Pietro Orsatti, dove risulta evidente la loro volontà di superare le divisioni interne che sono state una delle cause, o almeno uno dei modi per gestire la corsa al ribasso delle tariffe e quindi delle condizioni di lavoro.

Per questo motivo firmano i volantini con il titolo del video - inchiesta : " sulla stessa barca".

In questa vicenda risulta fuorviante riportare, come fa IL PICCOLO, tutta la questione ad uno scontro tra interessi di parte all'interno dei soggetti portuali. Nel rispetto totale della libertà di stampa, della quale siamo profondamente convinti, crediamo che non sia corretto piegare alle proprie tesi i contributi che si ricevono.

Contributi inviati in buona fede per aiutare i lettori a comprendere i termini del confronto. Per questo motivo, con i mezzi di cui disponiamo, cerchiamo di porre rimedio a questa distorsione delle motivazioni che muovono i terminalisti, i "presidenti a vario titolo" ed i portuali pubblicando i testi nella loro interezza.

Questo del porto non è un caso isolato del comportamento adottato da IL PICCOLO nell'ultimo periodo.

Questo modo di riassumere e semplificare i fatti piegandoli alla parte scelta rischia di alimentare proprio quello stato di cose che a parole si vuole contrastare.

La scomparsa dalle pagine de IL PICCOLO dell'audizione in Commissione regionale che ha visto protagonisti i comitati dei cittadini di Servola e il circolo Miani.

Sono stati i comitati di Servola a consegnare in Regione il documento del Ministero dell'Ambiente con i dati sull'inquinamento della Ferriera. La scomparsa dalle cronache della manifestazione sotto al Comune di Trieste degli stessi comitati due giorni fa, la costante attenzione a rinfocolare la polemica tra abitanti e lavoratori della Ferriera attraverso interviste mirate. L'assenza di punti di vista diversi come la posizione del nostro partito sulla vicenda della Ferriera, che indica la Severstal-Lucchini come principale ed unico e responsabile della eventuale chiusura della Ferriera

Queste scomparse di notizie sono fatti di cui dobbiamo tenere conto quando apriamo il giornale o ascoltiamo le televisioni.

Commissione lavoro PRC-SE Trieste