

Iniziativa Nerli.

26 gennaio '21

Mai avrei immaginato di concludere il mio mandato nel comitato di gestione in questo modo.

Sono onorato ed emozionato.

Permettetemi di ringraziare la generosa e vulcanica Vita Convertino che ha voluto fortemente questa iniziativa in ricordo di Francesco Nerli e dell'eredità che ci ha consegnato: La riforma del lavoro portuale e il ccnl.

Due argomenti che a me stanno molto, ma molto a cuore.

Grazie alla FILT CGIL ho avuto il privilegio di partecipare attivamente a quello che è stato un vero e proprio processo di riforma e di rinascita dei porti italiani.

Rinascita originata sostanzialmente da due fattori:

1) Stava cambiando lo scenario economico internazionale e stava diventando sempre più strategico il ruolo che ricoprivano i porti e per l'economia marittima in generale.

Si percepiva una crescita esponenziale dei traffici marittimi e aumentava l'esigenza da parte degli imprenditori di competere verso un mercato comune europeo concorrenziale.

2) I numerosi attacchi al sistema italiano del lavoro portuale terminati con la censura da parte della Corte di Giustizia Europea che non tollerava più una compagnia portuale che fosse imprenditore, e allo stesso tempo unico somministratore di manodopera all'interno del porto.

Da qui, nasceva l'esigenza di inquadrare il tutto in un sistema di regole certe.

Serviva una legge che cambiasse radicalmente l'attività e la gestione dei porti per avere maggiore economicità ed efficienza.

Inoltre, occorreva dotare i porti di uno strumento indispensabile per evitare che all'interno di un porto e tra i diversi porti, si potesse

determinare concorrenza incentrata sulla riduzione dei diritti e dei trattamenti minimi dei lavoratori.

In quel periodo si applicavano 7 contratti e nei tanti interminabili incontri, ognuno difendeva le condizioni di miglior favore e di inquadramento dei contratti di provenienza.

Solo dopo parecchi mesi si riuscì a condividere un percorso unitario sul contratto unico.

In quel periodo la tensione era tanta e si percepiva.

Eravamo consapevoli di lavorare ad una modifica forte, in un settore di rilevante importanza per l'economia del Paese, ma rimanevano a tutti noi non pochi dubbi.

E ancor di più quando la stessa modifica rischiava di stravolgere completamente la specificità del lavoro.

Ci sono voluti sette lunghi anni per costruire ciò che io ritengo uno dei piccoli capolavori del sindacato e della politica.

Sette lunghi anni nei quali l'unità sindacale non è mai venuta meno.

Sette lunghi anni in cui la politica, a tutti i livelli, è stata sempre al nostro fianco partecipando attivamente ai lavori in corso.

Gli stessi imprenditori avevano colto l'esigenza di costruire nuove regole circa l'utilizzo di un bene pubblico qual è il porto.

Il collante, il protagonista principale di questo lungo e sofferto percorso è stato senza alcun dubbio Francesco Nerli.

Il gigante della portualità, come lo ha giustamente definito il vicepresidente della regione Campania, on. Fulvio Bonavitacola.

(Era il periodo in cui si stavano sviluppando le Autostrade del Mare e si stavano intensificando le rotte tra la Campania e la Sicilia e il confronto tra di loro era quasi giornaliero.)

Francesco, in sede di delegazione trattante, riusciva a fugare sempre i nostri dubbi.

Lo faceva con autorevolezza, competenza e determinazione e io lo ammiravo anche per la sua sottile ironia e velocità di pensiero.

Aveva una capacità di mediazione e di sintesi che riusciva a convincere tutti.

Durante la fase di armonizzazione contrattuale quando sorgevano dubbi, lui ci riceveva tranquillo nella sua stanza in Assoporti, ci appestava con il suo immancabile sigaro, ascoltava e ci sorrideva sornione.

Da quel sorriso capivamo che aveva in mente la soluzione!

Un monumento! Un uomo stimato dai politici di tutti gli schieramenti, dal sindacato, dai dipendenti e dagli imprenditori.

Finalmente approvata la legge, nel 2001 viene sottoscritto il Contratto unico dei porti.

Sia la legge che il contratto hanno disciplinato la gestione del lavoro e dei lavoratori per più di vent'anni.

Forse ha funzionato!

E, laddove vi è stata una corretta applicazione delle norme, accordi sindacali locali e mirati investimenti strutturali, si è notevolmente sviluppata l'economia del porto e delle città portuali.

I porti sono il valore aggiunto per pil e reddito pro capite.

Sarò anacronistico, ma continuo a pensare che la 84/94 non aveva bisogno di particolari interventi. Forse solo di un leggero ritocco.

Perché il tema del lavoro portuale è talmente spinoso che, o si riforma l'intero impianto o niente.

E farlo in maniera così marginale come è stato fatto di recente nella revisione del pacchetto Madia è inconcepibile!

Peraltro, senza né discuterlo né dividerlo, soprattutto con le parti sociali!!!

Il tema è talmente delicato e complesso che tutta la discussione e l'esame, dall'adozione del piano dell'organico, alla formazione, alla riconversione e alle eventuali misure di sostegno al reddito, non può essere lasciato solo nelle mani del presidente di turno.

Anche da parte dei governi Renzi /Gentiloni c'è stata molta leggerezza.

Non parliamo poi di alcuni rappresentanti politici attuali...

Mi è capitato qualche giorno fa di ascoltare il capogruppo e componente della commissione trasporti al Senato, che per confermare la fiducia del suo partito al governo ha parlato (sono sue testuali dichiarazioni):

“dell'amore che si perpetua tra l'ossigeno e il carbonio, dall'azoto al potassio, al sistema circolare del ciclo del glucosio...”.

Immaginate un po' a uno così se gli capita una delega sulle questioni portuali quale bizzarra alchimia o formula chimica potrebbe inventarsi.

Non oso pensarci. Torniamo a noi

Cosa dice la legge in tema di organizzazione del lavoro?

La legge ha inteso che tutte le imprese autorizzate alle operazioni e ai servizi portuali avessero una dotazione organica autonoma e strutturata, ricorrendo al pool di manodopera, solo negli eventuali picchi di lavoro. (art.17 legge 84/94).

La mia idea, **lo era allora e lo è ancor oggi**, sarebbe quella di ricercare un sano e costruttivo equilibrio, anche a livello locale, tra i lavoratori dell'art.17 (ex Compagnia Portuale) e i lavoratori delle Imprese.

Si dovrebbe puntare ad un'armoniosa integrazione dei lavoratori del pool in tutto il ciclo delle operazioni portuali e non limitandone l'utilizzo per il solo soddisfacimento dei picchi.

Tale sistema favorirebbe le imprese nel programmare eventuali assunzioni secondo concreti piani di sviluppo.

Tale sistema eviterebbe inutili appesantimenti agli organici delle Imprese e garantirebbe flessibilità e specializzazione.

Tutto ciò di cui i Porti hanno bisogno.

Infine, e concludo.

Il contratto unico dei porti è stata una conquista di civiltà.

È l'unico strumento che agisce e si adegua ad una realtà in continua evoluzione, a partire:

dalle nuove leggi sul mercato del lavoro, sull'orario, sulla formazione, sulla sicurezza e igiene del lavoro, sulle retribuzioni.

Bisogna difenderlo, vigilare, denunciare chi non lo applica e chi non lo rispetta.

Il sindacato è il solo garante per i lavoratori a tutela dei diritti e delle norme.

Bisogna mandare un messaggio forte e chiaro, anche alla politica che:

Il lavoro, le regole e il contratto non si toccano!

Diceva M.L.King: **“la nostra vita comincia a finire il giorno che diventiamo silenziosi sulle cose che contano”**

Mi auguro che su queste cose non dovrà mai calare il silenzio.

Ci è stato tolto quasi tutto.

L'art. 18, i 40 anni di contributi, il lavoro usurante, poi è arrivata la pandemia che ci ha tolto gli abbracci, l'aria, gli affetti.

Ma nessuno ci potrà togliere i ricordi:

Dopodomani è il compleanno della legge 84/94, domani è il Giorno della Memoria e oggi si fa questa bella iniziativa in ricordo del n. 10, il Maradona dei porti: Francesco Nerli.

Auguri Francesco.....ci mancherai.

Grazie.