



Porto di Trieste nel caos: l'autorità di sistema latita



Trieste, 13/09/2024

Il porto di Trieste, dopo l'uscita del Presidente D'Agostino sta lentamente scivolando nel caos.

Pacorini Silocaf e cooperativa Germano

Dopo la nostra segnalazione di aprile 2024 sulla presunta irregolarità del rapporto tra Pacorini Silocaf (art. 18) e la cooperativa Germano (art. 16), ci risulta una ispezione dell'ITL di Trieste che ha prodotto dei risarcimenti in busta paga ai lavoratori.

L'Azienda Sanitaria ha eccepito che le nuove regole sulla movimentazione caffè della Germano sono fuori norma rispetto alla L. 81/2008.

L'Autorità Portuale, che dovrebbe vigilare sulla corretta applicazione della 84/1994 (la legge che regola i porti) nell'ultimo incontro ha fatto spallucce dicendo di aspettare l'esito delle ispezioni.

Quella dell'Ispettorato del Lavoro e dell'ASUGI ci sono state e anche quelle dei loro ispettori. Esattamente di quali ispezioni stanno parlando?

E nel frattempo, visto che i lavoratori continuano a lavorare fuori norma, già 8 su 19 hanno “abbandonato la nave”.

TMT – molo VII

Ad agosto è toccato a due lavoratori TMT, cui l'azienda ha cercato di caricare la responsabilità di un fermo nave di 19 ore e tirava aria di licenziamenti.

Solo i lavoratori TMT riuniti in assemblea, indetta da Usb, che hanno dato una chiara indicazione alla nostra organizzazione di aprire lo stato di agitazione e pronti allo sciopero contro i licenziamenti ha potuto far desistere TMT da azioni irresponsabili ed ingiuste.

HHLA PLT – futuro molo VIII

L'azienda in questi giorni ha dato comunicazione di un cambio d'orario giudicato dai lavoratori intollerabile perché cancella la loro vita privata. Questa situazione potrebbe sfociare in uno sciopero.

Ma in precedenza avevamo già sollevato la questione di **Adriafer**, tentativo di cancellazione di una figura della movimentazione che avrebbe gettato nel caos organizzativo e della sicurezza delle manovre ferroviarie nel porto, tentativo sventato dalla nostra organizzazione con uno stato di agitazione e con due giorni di sciopero, poi ritirati per cancellazione del provvedimento da parte dell'azienda.

E per non parlare della **gestione della movimentazione ferroviaria nel porto**, affidata a 9 lavoratori che non hanno mai visto né un carro ferroviario né il Porto di Trieste.

I professionisti c'erano già proprio nella stessa Adriafer, che già gestivano la movimentazione nel Porto. Questa operazione è lontana da qualunque ragionamento sulla Sicurezza e sull'efficienza del sistema ferroviario portuale. Ha prevalso invece la questione economica coi 9 lavoratori inquadrati ben 3 livelli sotto a quanto prevederebbe il Contratto dei Porti.

E per ultimo ALPT, l'art. 17 che avvia lavoratori altamente professionalizzati in tutti i terminal portuali e persino in Adriafer dove sono richieste abilitazioni ferroviarie speciali.

Ieri la direzione aziendale, **rimangiandosi la parola data al tavolo sindacale con USB dell'8 di agosto**, ha provveduto ad assumere 5 lavoratori Intempo non per anzianità, **come è sempre stato**, ma per “meriti”. Al di là del comportamento arrogante tenuto coi lavoratori Intempo riunitisi spontaneamente in assemblea l'azienda ha rifiutato di illustrare questi presunti meriti perché “io non ho alcun obbligo nei vostri confronti”.

L'idea che passa oggi tra i lavoratori Intempo è che potranno restare precari per anni perché

“non meritevoli” a mero giudizio dell’azienda e non con criteri oggettivi e condivisi magari con le organizzazioni sindacali.

Un lavoratore che per impegni familiari ma anche per questioni di salute non potesse offrire sempre l’impegno richiesto (doppi turni, domeniche, cambi continui di turno) rimarrà per anni al palo in un bacino di precarietà che nei periodi di scarsi avviamenti si tradurrà in 4/5 giornate lavorate in un mese.

Tramonta tragicamente la narrazione che ALPT è quel soggetto che ha anche funzione sociale nella portualità, distributore di lavoro e di salario. Oggi è diventato distributore di ingiustizia !

La nostra organizzazione è fortemente preoccupata da questa situazione perché oggi nel Porto manca l’autorevolezza che era incarnata dal Presidente D’Agostino che richiamava tutti i soggetti della portualità alla partecipazione in una famiglia unica del Porto e al rispetto delle regole scritte ma soprattutto di quelle non scritte.

Oggi l’Autorità sembra più preoccupata a tenere un profilo basso, senza intoppi e senza clamori di cronaca in attesa della designazione del nuovo Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, non disdegnando però di far circolare mezzi militari nel Porto di Trieste, **porto franco internazionale e smilitarizzato** verso la Turchia e destinati con ogni probabilità a teatri di guerra.

Coordinamento Mare & Porti

USB Federazione di Trieste