VERBALE DI ACCORDO

Addì 31 del mese di maggio dell'anno 2023, si sono incontrate, presso la sede dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani – ANGOPI – via Salaria, 89 Roma

l'**ANGOPI**, rappresentata da Paolo Potestà, Presidente Nazionale, da Ettore Rosalba, coordinatore della Commissione tecnica per il rinnovo del CCNL, da Andrea Armari, Giuseppe Auciello, Marco Balestrino, Rocco Musumeci, Mattia Schiavon e da Lorenzo Paolizzi, Segretario Generale;
LEGACOOP Produzione e Servizi, rappresentata dal Responsabile Trasporti e Logistica Daniele Conti, dal Direttore Andrea Laguardia e dal Presidente Gianmaria Balducci;
CONFCOOPERATIVE Lavoro e Servizi, rappresentata dal Presidente Massimo Stronati

e le **OO.SS.**

FILT-CGIL, rappresentata dal Segretario Generale Stefano Malorgio e dal Coordinatore Nazionale Natale Colombo;
FIT-CISL, rappresentata dal Segretario Generale Nazionale Salvatore Pellecchia, Segretario Nazionale Maurizio Diamante e dal Dirigente Nazionale Antonino Napoli;
UILTRASPORTI, rappresentata dal Segretario Generale Nazionale Claudio Tarlazzi e da Marco Odone e da Giuliano Galluccio.

Le parti:

- ✓ visto il CCNL del 19 giugno 2019 per gli Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, la cui vigenza, normativa ed economica, è stabilita dal 1° luglio 2019 al 30 giugno 2022;
- ✓ vista la disdetta contrattuale, contenuta nella lettera delle organizzazioni sindacali del 15 giugno 2022;
- ✓ tenuto conto del contenuto degli incontri fra ANGOPI, Legacoop Servizi e Produzione, Confcooperative e Segreterie Nazionali delle OO.SS. FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, nel corso dei quali sono state rappresentate le richieste di natura normativa ed economica riguardanti le modifiche al CCNL;
- ✓ viste le osservazioni formulate dalle Società cooperative/Gruppi circa le criticità emerse nella pratica applicazione del vigente CCNL;
- ✓ valutata la proposta emersa nel corso dei soprarichiamati incontri per definire nell'ambito del CCNL di categoria una sezione riferita al personale amministrativo e tecnico operante presso le Società Cooperative/Gruppi;
- ✓ considerate le novità normative che interesseranno gli istituti contrattualmente previsti, con particolare riguardo alle modifiche delle disposizioni di interesse della categoria contenute nel DPR con cui si intende modificare il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione;
- ✓ preso atto del rinnovo tariffario per il triennio 2023-2025;

hanno convenuto quanto segue:

Premessa al CCNL 31 maggio 2023

In occasione del rinnovo del CCNL di categoria, le parti ritengono di dovere condividere un'idea di porto come infrastruttura funzionale a garantire il miglior approvvigionamento di prodotti e di risorse oggetto dell'interscambio del nostro Paese.

In tale prospettiva, supportano il ruolo delle Autorità di Sistema Portuale come soggetto che, nell'assegnazione delle concessioni rilasciate ai terminalisti e nel rilascio delle autorizzazioni alle imprese portuali, persegue l'interesse pubblico ad una determinata utilizzazione degli spazi portuali e alla realizzazione delle opere portuali, unitamente all'erogazione di specifici servizi.

Tenuto in considerazione quanto sopra, le parti esprimono l'avviso che la costruzione di opere portuali, finalizzate a garantire un porto sicuro e un accesso sicuro alle navi, costituiscono funzioni di cui lo Stato deve darsi carico nel rispetto della disciplina internazionale sul diritto del mare.

Con specifico riferimento agli investimenti e alle opere portuali, le parti prendono atto che la rapida evoluzione della tecnica e della tecnologia si è diffusa anche nei porti, sollevando questioni pratiche e operative destinate a produrre una sostanziale modifica alla generale organizzazione del lavoro e alla qualificazione dei profili professionali, ivi compresi quelli degli ormeggiatori e dei barcaioli.

In tale fase, avendo pure le parti uno specifico interesse nel rilancio della portualità del nostro Paese, ritengono opportuno sottolineare, anche in considerazione degli evidenti cambiamenti climatici e del sempre più diffuso fenomeno della subsidenza, la valorizzazione e l'importanza delle banchine e dei loro arredi, dei loro criteri costruttivi e della loro manutenzione, anche al fine di favorire la transitabilità nautica e un sicuro stato dell'ormeggio alle unità presenti in porto.

Nella consapevolezza che una sottovalutazione di questo problema è destinata a pregiudicare l'auspicato sviluppo dell'economia marittima, le parti si impegnano a operare, anche congiuntamente, al fine di individuare la realizzazione di alcuni interventi sulle banchine esistenti, con l'obiettivo di incrementare la sicurezza nella fase dello svolgimento dell'operazione di ormeggio e della sosta della nave in porto.

A questo fine, le parti esprimono l'avviso che anche l'erogazione di servizi finalizzati a garantire la sicurezza portuale deve essere ricompresa nelle attribuzioni riconducibili allo Stato, confermando, in particolare, il potere di vigilanza e controllo che il nostro ordinamento attribuisce alle Autorità Marittime sui servizi di ormeggio e battellaggio.

Tornando al tema della qualificazione professionale, con particolare riferimento agli ormeggiatori, le parti prendono atto e condividono l'evoluzione normativa che ha interessato la categoria, riconoscendo a livello internazionale, unionale e nazionale lo stretto legame fra il citato servizio e la sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo.

Sotto questo profilo, il cambiamento della formazione continua, finora derivante da norme pattizie e auspicabilmente prevista da specifiche norme di legge, ha assecondato la sopra richiamata evoluzione del quadro normativo, imponendo all'ormeggiatore, proprio in virtù della specifica finalità per la quale il servizio di ormeggio è istituito, una formazione continua, orientata a dotare l'ormeggiatore stesso di tutti gli strumenti necessari per poter svolgere la propria professione in modo adeguato rispetto ai significativi cambiamenti che il settore marittimo portuale sta in questo periodo conoscendo e che, soprattutto, interesseranno lo stesso settore nell'immediato futuro, anche in relazione al sempre più diffuso utilizzo della tecnologia.

In tale contesto le parti ritengono che il previsto certificato di competenza, che verrà rilasciato al termine del percorso formativo in breve introdotto attraverso norme di legge, sia funzionale a dotare coloro che lo riceveranno di competenze trasversali, uniche in ambito marittimo portuale e indispensabili per assolvere in modo efficace il delicato compito di interfaccia bordo-terra che la normativa attribuisce agli ormeggiatori.

DICHIARAZIONE A VERBALE

Le parti, considerati i tempi di approvazione del provvedimento con cui si intende aggiornare il Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione e valutata, comunque, l'esigenza di procedere al rinnovo del CCNL di categoria, si impegnano ad incontrarsi, successivamente all'entrata in vigore del previsto DPR, per un complessivo riesame del CCNL, con particolare riferimento agli articoli 7, 12 e 13.

Art. 11

LAVORO A TURNI, LAVORO SUPPLEMENTARE, LAVORO STRAORDINARIO

Dopo le parole "...la propria turnistica.", aggiungere le parole "Fermo restando il principio dell'incompatibilità fra l'attività di ormeggiatore/barcaiolo con qualsiasi altra professione o mestiere, le Società Cooperative che erogano la maggiorazione convenzionale e forfettaria nella misura del 55% e le indennità operativa e di disponibilità possono impiegare gli ormeggiatori/barcaioli in turni giornalieri con un orario settimanale rispettoso dei limiti di cui al comma 1 del precedente art. 10, articolato in cinque o sei giorni, con un impiego massimo giornaliero di 8 ore.

Nel caso in cui tale limite venga superato, è riconosciuto un compenso per lavoro straordinario, la cui maggiorazione della quota oraria, come determinata dal successivo articolo 16, è così articolata:

- feriale 15%
- festivo e notturno feriale 20%
- notturno festivo 25%

Le prestazioni straordinarie di cui al presente articolo devono essere contenute entro i previsti limiti di legge.

Fermo restando il diritto al riconoscimento di un giorno di riposo in un periodo di sette giorni, qualora gli ormeggiatori/barcaioli impiegati in turno giornaliero siano chiamati ad operare in un giorno festivo viene loro riconosciuta, a compensazione della maggiore gravosità del lavoro prestato in un giorno festivo, un'indennità pari al 30% della retribuzione oraria, utile ai fini del calcolo della 13° e della 14° mensilità e del TFR.

Agli ormeggiatori/barcaioli impegnati in turno giornaliero non spettano la maggiorazione convenzionale e forfetaria e le indennità di cui al successivo articolo 13, salvo quella operativa, rideterminata moltiplicando l'importo dell'indennità operativa per il rapporto fra le 39 ore settimanali e le ore settimanali utilizzate dalla Società Cooperativa in occasione dell'ultima istruttoria per il rinnovo tariffario.

In considerazione della necessità di garantire la prestazione del servizio rispettosa degli standard fissati dall'Autorità Marittima, il lavoratore non può revocare la scelta del turno giornaliero prima di dodici mesi dall'inizio del turno stesso.

Nel caso in cui le richieste per lo svolgimento del turno giornaliero siano tali da non consentire al rimanente personale di ricoprire i turni di lavoro, la Società Cooperativa provvede, al fine di salvaguardare un'organizzazione del servizio corrispondente agli standard fissati dall'Autorità Marittima, a stabilire un principio di rotazione fra i richiedenti sulla base dell'anzianità di servizio e dei carichi familiari ovvero al ricorso di personale a tempo determinato, previa autorizzazione del Comandante del porto.

Nessun ormeggiatore/barcaiolo, salvo quelli che hanno optato per il turno giornaliero, può esimersi dall'effettuare, nei limiti previsti dalla legge e dal presente contratto, prestazioni straordinarie nonché lavoro notturno, festivo e in regime di reperibilità per le attività e con le modalità stabilite nell'ambito del Regolamento interno, sulla base di quanto previsto dal Regolamento di servizio e richiesto dalle caratteristiche del traffico.

Art. 13 Retribuzioni

All'art. 13 i minimi conglobati mensili per gli ormeggiatori e i barcaioli iscritti nei Registri sono i seguenti:

Livello	Parametro	Minimo conglobato dal 1° luglio 2023
1	180	1.721,59
2	170	1.651,99
3	160	1.586,88

Dichiarazione a verbale su vacanza contrattuale

Considerando l'esclusiva specificità della categoria, le Società Cooperative, relativamente ai semestri luglio-dicembre 2022 e gennaio-giugno 2023, hanno già riconosciuto, ai rispettivi lavoratori, per ogni singolo mese, importi complessivi non inferiori all'aumento contrattuale individuato, attraverso una tantum e/o adeguamenti delle indennità operativa e/o di disponibilità.

Art. 26

MOBILITA'

Alla fine del presente articolo aggiungere la seguente nota a verbale.

Nota a verbale

A maggior chiarimento dell'istituto della mobilità, le parti sottolineano che i bandi di concorso per l'accesso alla professione degli ormeggiatori/barcaioli si riferiscono esclusivamente ai singoli porti per i quali sono stati indetti.

Questo principio è confermato anche dal fatto che l'amministrazione che organizza il concorso è locale, come pure a livello locale è nominata la Commissione di concorso.

Inoltre, la selezione avviene sulla base di prove che tengono conto delle caratteristiche del porto oggetto del bando, delle disposizioni regolamentari ivi applicabili, del traffico che lo interessa e la stessa prova pratica è rapportata alle particolari caratteristiche operative del servizio di ormeggio.

Tale procedura scaturisce dalla finalità per la quale il servizio di ormeggio è istituito, quella cioè di garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo in ambito portuale. Sotto questo profilo, la conoscenza del porto e del relativo traffico costituisce un elemento indispensabile per lo svolgimento dell'attività nel rispetto degli standard fissati dall'Autorità marittima.

Peraltro, proprio al fine di contemperare le richiamate esigenze di sicurezza al contenimento del costo del servizio, l'Autorità Marittima stabilisce la consistenza organica della locale Società Cooperativa/Gruppo, consistenza che, tenendo anche conto dei criteri e meccanismi per la determinazione delle tariffe del servizio, non può essere aumentata, a parità di traffico, per non pregiudicare la sostenibilità del servizio stesso.

Per quanto sopra, le parti, pur prendendo atto della connotazione pubblicistica riconosciuta all'attività di ormeggio/battellaggio per effetto di numerose sentenze sul tema, ribadiscono che l'ormeggiatore/barcaiolo resta legato al porto in cui ha superato il concorso, escludendo che il superamento di quest'ultimo possa comportare l'idoneità del vincitore a svolgere l'attività in qualsiasi porto italiano, essendo questi differenti per caratteristiche orografiche e di traffico.

In definitiva, quindi, tenendo anche conto del fatto che ciascuna Società di ormeggio/battellaggio che opera nei singoli porti rappresenta, sotto il profilo societario, un soggetto indipendente e autonomo, l'unico motivo per ricorrere all'istituto della mobilità resta quello individuato dal presente CCNL e dalle disposizioni ministeriali in materia, destinate ad essere trasfuse in un provvedimento di legge, e che si sostanzia nell'esistenza nella Società Cooperativa/Gruppo di provenienza di esuberi rispetto alle esigenze di traffico e la sussistenza di vacanze organiche nella Società Cooperativa/Gruppo ricevente, il tutto previa autorizzazione delle competenti Autorità Marittime.

Art. 27

CONTRATTO A TEMPO DETERMINATO

Al primo periodo dopo le parole "…dell'espletamento del concorso…" sostituire la parola "o" con "," e dopo le parole "...non consolidati…" aggiungere le parole "e in caso di impiego degli ormeggiatori/barcaioli in turni giornalieri o di riconoscimento agli ormeggiatori /barcaioli di permessi previsti da norme di legge in numero tale da pregiudicare la composizione dei turni."

Le parti convengono che, ferma restando l'eccezionalità del ricorso al contratto a tempo determinato, lo stesso non può essere inferiore a 30 giorni e non superiore a 24 mesi estensibili a 36 mesi esclusivamente per le esigenze di cui all'art. 24 del d.l. 48/2023.

Art. 40

PREVIDENZA COMPLEMENTARE

Al secondo comma sostituire le parole "… verseranno l'1%" con le parole "…verseranno il 2%".

Al terzo comma sostituire le parole "…verseranno la stessa retribuzione." Con le parole "… verseranno la stessa percentuale sulla retribuzione globale di fatto…"

Art. 45

TUTELA DELLA MATERNITA' E DELLA PATERNITA'- ASPETTATIVA PER FUNZIONI PUBBLICHE O PER CARICHE SINDACALI- PERMESSI AI VOLONTARI DI PROTEZIONE CIVILE- VOLONTARIATO- TUTELA DELLE PERSONE TOSSICODIPENDENTI E DEGLI ETILISTI- TUTELA DELLE PERSONE PORTATRICI DI HANDICAP

Le parti ribadiscono l'imprescindibile esigenza di contemperare il diritto dei lavoratori alla fruizione dei previsti permessi per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone portatrici di handicap e per la tutela e sostegno della maternità e della paternità con i particolari obblighi che gravano sulle Società cooperative, in relazione alla natura del servizio prestato.
Confermano, pertanto, che le assenze dal lavoro per i motivi sopra richiamati devono essere concordati con il Presidente/Capo Gruppo con congruo anticipo, al fine di non pregiudicare il regolare svolgimento del servizio.
Le parti ritengono, altresì, che, laddove il numero dei lavoratori a cui vengono riconosciuti i permessi in parola è tale da comportare difficoltà nell'organizzazione dei turni, la Società Cooperativa può richiedere all'Autorità Marittima il ricorso a personale a tempo determinato e al riguardi si attiveranno, anche congiuntamente, presso la competente Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, affinché le indicazioni ministeriali in materia di utilizzo di personale a tempo determinato tengano conto delle previsioni contrattuali in materia.

PROTOCOLLO SU PERSONALE DIPENDENTE AMMINISTRATIVO E TECNICO

Nell'ambito dell'evoluzione del quadro normativo che ha interessato i servizi di ormeggio e battellaggio, rafforzando in modo sostanziale il ruolo degli stessi all'interno dei porti, le parti riconoscono l'importanza dell'attività svolta dal personale amministrativo e tecnico dipendente delle Società Cooperative nonché di ANGOPI, FONDORMOLI e Ente Bilaterale.

I primi, infatti, oltre a contribuire ad una corretta gestione resa ancora più necessaria dal riconoscimento delle Società di ormeggio come operatore interno, sono chiamati a dare un fattivo contributo con specifico riferimento ai rapporti con l'Associazione, anche al fine di fornire a quest'ultima dati utili allo svolgimento dei propri compiti istituzionali. Inoltre, rilevante è anche l'apporto che il personale amministrativo dipendente può assicurare su materie fiscali e previdenziali, di gestione del personale, di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, sul sistema qualità, etc…

Non meno importante è il ruolo dei dipendenti amministrativi e tecnici in forza all'Associazione e agli altri enti ad essa collegati: essi garantiscono il buon funzionamento degli organi di rappresentanza e degli altri scopi associativi a beneficio di tutto il servizio di interesse generale di ormeggio e battellaggio erogato della Società Cooperative.

Con riferimento, poi, al personale tecnico, al di là dell'esigenza di garantire mezzi nautici e terrestri sempre efficienti e in grado di svolgere adeguatamente il servizio, la prospettiva di poter internalizzare le attività manutentive, così come con successo già fatto da alcune Società Cooperative, va certamente nella direzione di aumentare l'efficienza e l'efficacia delle Società Cooperative stesse, coerentemente agli indirizzi unionali in materia di servizi portuali.

In questo contesto, le parti condividono l'esigenza di avviare un percorso finalizzato a definire una disciplina normativa ed economica del personale dipendente amministrativo e tecnico che vada a costituire una sezione specifica del CCNL degli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani.

In effetti, pur riconoscendo che il vigente trattamento di tale personale è adeguato e rispettoso delle disposizioni contenute nei contratti finora applicati, tuttavia le parti convengono che la definizione di un contratto specifico possa essere funzionale a meglio normare le specificità della categoria, anche rafforzando il necessario legame che deve esistere fra azienda e lavoratori.

La previsione di uno specifico contratto collettivo, infatti, oltre ad offrire spazi per meglio attagliare la relativa disciplina all'attività amministrativa e tecnica svolta dalle Società Cooperative, già a partire dalla declaratoria, costituisce un valido strumento per anche promuovere la cooperazione fra le varie figure presenti nella Società Cooperativa e fra queste e l'Associazione.

Avendo a mente l'obiettivo sopra individuato, le parti concordano fin d'ora di riconoscere al personale amministrativo e tecnico, dipendente dalle Società Cooperative, fermo restando il trattamento normativo ed economico derivante dal CCNL loro applicato, alcuni trattamenti di miglior favore, di seguito indicati.

Le parti raccomandano le Società Cooperative ad ammettere a soci i dipendenti amministrativi e tecnici, laddove ne ricorrano le circostanze.

ADEGUAMENTO ECONOMICO

Ai lavoratori dipendenti amministrativi e tecnici appartenenti al 4° livello del CCNL dei lavoratori dei porti, a far data dal 1° gennaio 2024, nel caso del suo mancato rinnovo, viene riconosciuto un incremento del minimo mensile conglobato pari al 50% di quello riconosciuto al 2° livello del presente CCNL.

Tale importo, parametrato per gli altri livelli, viene assorbito al momento del rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti.
Nel caso in cui l'incremento derivante da quest'ultimo risulta essere inferiore a quello riconosciuto nel presente CCNL, la parte eccedente è assorbita in occasione dei successivi rinnovi.

PROGRAMMA FORMAZIONE

Le parti concordano sull'esigenza di individuare il fabbisogno formativo per il personale amministrativo e tecnico dipendente dalle Società di ormeggio e battellaggio.
A tale riguardo, la Commissione tecnica aggiornamento e qualificazione professionale viene integrata con rappresentanti delle organizzazioni sindacali ed entro la fine del corrente anno è tenuta a completare il proprio lavoro.
Sulla base delle risultanze dei lavori della commissione, vengono individuati i corsi per il cui svolgimento può essere utilizzata anche la piattaforma già in uso per gli ormeggiatori e i barcaioli.
A copertura degli oneri derivanti dai corsi di formazione, le parti indicano l'utilizzo dei Fondi interprofessionali come strumento utile al riguardo.

INDENNITA' DI TRASFERTA

In caso di trasferta, al personale amministrativo e tecnico viene riconosciuto il trattamento di cui all'articolo 15 del CCNL per gli ormeggiatori e i barcaioli dei porti italiani.

TUTELE SANITARIE

Al personale amministrativo e tecnico dipendente dalle Società di ormeggio e battellaggio sono estese, per quanto compatibili, le tutele sanitarie previste dal CCNL per gli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. (norma sottoposta a verifica di UNIPOLSAI)

PREVIDENZA COMPLEMENTARE

Si applica la disciplina di cui all'art. 40 del CCNL per gli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani.

DECORRENZA E DURATA

La parte normativa ed economica del presente CCNL avrà decorrenza dal 1° luglio 2022 e scadrà il 30 giugno 2025.

Il presente CCNL si intenderà rinnovato secondo la durata di cui al periodo precedente se non disdettato tre mesi prima della scadenza con raccomandata r.r..
In caso di disdetta il presente contratto resterà in vigore fino a che non si stato sostituito dal successivo contratto nazionale.
La piattaforma rivendicativa dovrà essere presentata all'A.N.G.O.P.I. in tempo utile per consentire l'apertura delle trattative ovvero (sei) mesi prima della scadenza del presente CCNL.
L'A.N.G.O.P.I. dovrà dare riscontro entro 20 (venti) giorni decorrenti dalla data di ricevimento della stessa.

Letto confermato e sottoscritto

ANGOPI

FILT-CGIL

LEGACOOP PRODUZIONE E SERVIZI

FIT-CISL

CONFCOOPERATIVE LAVORO E SERVIZI

UILTRASPORTI