



Sicilia – ADM, il servizio Tunisi nel porto di Palermo: corsi e ricorsi storici



Palermo, 16/11/2023

Nella mattinata del 7 novembre ha avuto luogo la riunione sindacale presso l'UD di Palermo, su richiesta del Direttore dell'UD, dott. Davide Cali, al fine di concertare possibili soluzioni all'annoso problema della **carezza di personale adibito al Servizio controllo passeggeri c.d. "Tunisi", attivo presso il porto di Palermo.**

Alla richiesta di confronto siamo accorsi animati dalla speranza di una riorganizzazione del servizio passeggeri che rilanciasse l'immagine di una Dogana del futuro, fulgida e professionale, all'altezza della **novella Dubai appena realizzata sul molo trapezoidale del Porto**, ma, *ahinoi*, non è stato questo l'esito dell'incontro.

Convinti di poter pigiare il tasto FWD, o quanto meno un PLAY a velocità 2x, ci siamo invece trovati ad ascoltare premesse ed un principio di **discussione da REWIND**. La discussione è sembrata un déjà-vu: premesse e soluzioni già ampiamente discusse tra la fine del 2020 e l'inizio del 2021 e riportate pedissequamente al tavolo, tre anni dopo, a fine 2023.

Un po' spiazzati, in effetti, siamo rimasti ad ascoltare per la prima mezzoretta abbondante, sperando nel colpo di scena, nella variante, ma stante il fatto che i **discorsi sembravano fedelmente riprodotti da qualche segreta registrazione di 3 anni fa, siamo**

pacificamente intervenuti come segue.

Abbiamo ricordato al Direttore, nonché ai colleghi delle altre OOSS ed RSU che tutto quello che si stava discutendo era già stato detto e fatto, allo stesso identico modo 3 anni fa, con esito a dir poco improduttivo. **Il servizio viaggiatori, seppur strategico e necessario, non è mai stato veramente strutturato in un reparto o sezione con personale *ad hoc*, - magari debitamente formato per il complesso servizio da svolgere - rimanendo affidato alla buona volontà ed alla disponibilità di una parte dei dipendenti.** Il tentativo di ricondurre il servizio all'obbligatorietà, già 3 anni fa, aveva avuto l'infruttuoso esito di costringere giusto qualche genitrice a cercare qualcuno che accompagnasse o prendesse i figli da scuola per recarsi alle 6.30 del mattino al porto. Archiviato, anni fa, lo sfortunato tentativo, ci siamo sentiti, in coscienza, di segnalare al Direttore che **non ritenevamo proficuo che si ripercorressero strade già percorse che, a fronte di un cospicuo dispendio di tempo ed energie – era persino stato stilato, visto e rivisto un accordo/disciplinare – che a poco avevano condotto. Oggi come allora, ad ogni modo, riteniamo che qualsiasi accordo debba fare un preventivo passaggio in Assemblea con le lavoratrici ed i lavoratori.**

Dati alla mano, abbiamo inteso presentare qualche considerazione numerica sull'attuale gestione del servizio e su una possibile diversa organizzazione: **abbiamo proposto un cambio di paradigma, una rivoluzione copernicana!** Abbiamo condiviso col tavolo sindacale la nostra visione di una Sezione Merci e Viaggiatori (basterebbe anche un reparto per non scomodare Roma), che faccia rinascere l'ormai svuotata sezione Colombo, le cui merci sono state prevalentemente dirottate a Termini Imerese. Abbiamo pensato ad una sezione che curi *tout court* il servizio Tunisi, compreso lo sdoganamento delle merci che ormai arrivano solo da tale provenienza per l'appunto.

Ahinoi, complice un comprensibile calo di attenzione di qualcuno dei partecipanti al momento in cui si tirano fuori i numeri – **non tutti nutrono simpatia per le scienze esatte** – siamo stati frettolosamente liquidati con un "non si può fare". Frase che assurge a fonte del diritto quasi quanto un "si è sempre fatto così".

Contiamo che rileggere qui, nero su bianco, i pochi numeri proposti durante l'incontro, possa rifocalizzare l'attenzione dei distratti e dei disfattisti, e destare l'interesse di qualche curioso lettore, fidelizzato o meno.

Al Direttore abbiamo rappresentato che:

La sezione Colombo ha ormai perso tutto il traffico containerizzato, conservando il controllo delle sole merci provenienti appunto da Tunisi (Paese con cui l'UE intrattiene accordi di libero scambio già da una quindicina di anni);

A seguito del dirottamento del traffico merci, la sezione (invero reparto), sinora vocata prevalentemente al controllo merci, è stata ridotta ad una dotazione di 4 dipendenti, di cui già

3 risultano turnisti volontari del servizio Tunisi;

Considerato che, turni alla mano, in ragione dei 3-4 servizi mensili che ogni volontario presta al servizio Tunisi, dei 2-3 recuperi infrasettimanali del giorno di riposo, oltre al tempo per le protocollazioni, BDA, testimonianze ed adempimenti connessi al Servizio, ogni turnista dedica al Servizio Tunisi circa il 30% del proprio tempo professionale, tempo che ovviamente risulta sottratto all'attività delle sezioni e reparti di assegnazione ordinaria;

Atteso che, da un banale calcolo, possiamo con buona approssimazione ritenere che gli eventuali residui 19 turnisti volontari imprestati al servizio Tunisi al 30% - pur togliendo dal novero, per linearità di ragionamento, i 3 turnisti già assegnati alla sezione Colombo – sarebbero equivalenti a circa 5 turnisti a tempo pieno ($16 \times 0,3$ fa di certo 4,8 e non crediamo di mettere in difficoltà nessuno per un 20% di dipendente: potremmo individuarne uno molto basso o molto magro!);

Ritenendo, inoltre, che i servizi a prestito ed a percentuale siano un danno per la professionalità del dipendente, costretto a saltare di palo in frasca, da una verifica da milioni di euro di accise al microchip di un mordace Chihuahua, materie che, per chi vuole lavorare in maniera professionale e mantenere in campo l'autorevolezza che si addice all'Autorità assoluta all'interno degli spazi doganali, necessitano entrambe di studio, conoscenze e competenze;

tanto premesso, abbiamo suggerito al direttore che 4 (dipendenti già in servizio a Colombo) + 5 (piccoli Frankenstein modellati dal 30% di un ingegnere, di un cassiere e di un avvocato) fa con ragionevole certezza 9 dipendenti già matematicamente assegnabili ad un ipotetico Reparto Merci e Passeggeri.

Ora, noi crediamo alla magia dei numeri, ma pur riconoscendo al Direttore che l'Amministrazione di un Ufficio non può essere una mera questione matematica, dichiariamo la nostra piena fiducia nelle sue capacità organizzative, per le quali è profumatamente pagato, fermo restando l'apporto propositivo di OOSS ed RSU.

Del resto all'Aeroporto Punta Raisi si riesce a garantire un turno H24, 7 giorni su 7, con appena 15 persone in turno che coprono un totale di 168 ore a settimana. Non vediamo perché non si possa riuscire a gestire una sezione che potrebbe essere aperta esattamente la metà del tempo. È sempre matematica, ma lo abbiamo dichiarato subito che noi ci crediamo. Se consideriamo che la Sezione Colombo (controlli in linea) è aperta dal lunedì al venerdì con orario 8-18 e che le navi da Tunisi sono schedate per arrivare

alle 7.00 (Grimaldi) del venerdì;

alle 15.00 (GNV) e 16.30 (Grimaldi) della domenica;

e ripartire alla volta di Tunisi

alle 10.30 (Grimaldi) ed alle 12.30 (GNV) del sabato;

alle 2:30 (Grimaldi) della notte tra lunedì e martedì;

ne viene che una ipotetica Sezione Controlli Merci e Viaggiatori potrebbe restare aperta

10 ore tutti i giorni da lunedì a giovedì;

12 ore il venerdì;

6-8 ore il sabato;

12-14 ore la domenica;

6 ore il lunedì notte.

Il totale è 80 ore, meno della metà delle ore coperte in aeroporto. Con 9 unità già in pronta disponibilità (matematica).

Dunque, in fin dei conti (più, per, meno, diviso) **pensiamo di non aver proposto una prospettiva scellerata, ma una valida base per intavolare un ragionamento, qualora ci fosse la disponibilità/volontà delle co- e delle contro-parti.**

Poiché agli eventuali turnisti non si potrebbe chiedere di lavorare tutti i fine-settimana, abbiamo più volte ricordato al Direttore che l'ultima pianta organica sottoscritta dal Direttore Minenna nel 2021 **prevede un organico di 93 dipendenti per l'UD Palermo a fronte di 81 dipendenti attuali.** Una carenza del 13% del personale, in un mondo guidato dalla logica, sembrerebbe autorizzare la copertura del 13% dei servizi con lavoro straordinario. Per questo prendiamo le distanze dal target ZERO straordinario che sembra il vero, profondo, obiettivo della dirigenza: lo accetteremo quando avremo 12 dipendenti in più.

Non dimentichiamo che lo straordinario è sì, ove necessario, un istituto legato ad eventuali variabili che possano intervenire, ma anche fonte di retribuzione accessoria per il dipendente, che il più delle volte non si avvicina ad un servizio particolarmente gravoso per la sola gloria. La prospettiva di un'adeguata remunerazione del maggiore impegno profuso e della disponibilità assicurata, che per noi vanno adeguatamente retribuiti con tutti gli istituti contrattuali - reperibilità, indennità e tutte le legittime premialità a cui si possa ricorrere - potrebbe di certo essere d'incentivo alle lavoratrici e ai lavoratori.

A tale riguardo abbiamo dissentito dalla proposta riaffiorata, come già anni addietro, di attingere sostanzialmente al Budget di sede per remunerare la gravosità dell'attività: non ci identifichiamo in distopici Robin Hood che tolgono ai poveri per dare ai poveri.

Parimenti abbiamo manifestato le nostre obiezioni al Direttore in merito alla sospensione

delle istanze di astensione dal servizio Tunisi. Nel rammentare, come abbiamo più volte suggerito ai colleghi, che da un'adesione volontaria ci si distoglie per semplice comunicazione e non per istanza, troviamo iniqua l'opposizione di un veto ai soli 2 ultimi arrivati per il solo fatto di essere arrivati dopo altri. **L'efficiente organizzazione dell'Ufficio è materia del dirigente, non può essere problema del dipendente.** Abbiamo dichiarato al tavolo e lo ribadiamo, che, oltre alle parole che per senso di equità ci siamo sentiti di spendere, garantiremmo il sostegno a chiunque si trovasse incolpevole vittima di tali arbitrarietà.

Attendiamo l'Assemblea del personale a convocazione unitaria, con specifico ordine del giorno e senza colpi di mano dell'ultima ora per sentire il personale, opportuna prima della prosecuzione del confronto.

Non ci sentiamo di lavorare in un porto che abbia qualcosa in meno rispetto a porti con servizi dedicati ai soli viaggiatori: la SOT Marittima di Venezia, il Servizio Crociere presso la SOT Punto Franco Vecchio di Trieste, il Reparto Viaggiatori presso la S.O.T. Passo Nuovo di Genova, il Servizio controllo viaggiatori presso il Terminal Crociere di Ravenna, il Servizio Viaggiatori presso la Stazione Marittima dell'Ufficio delle Dogane di Bari, i Reparti Viaggiatori delle SOT Costa Morena e Seno di Levante a Brindisi.

Vi terremo aggiornati sugli sviluppi e sui colpi di mano

USB PI Agenzie Fiscali Sicilia