VERBALE DI ACCORDO

Addì 19 del mese di giugno dell'anno 2019, 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 Cesare Guidi, Presidente Nazionale, da Giorgio Pilara, Vice Presidente Nazionale, da Mario Esposito, Marco Balestrino, Sebastiano Bottaro, Rocco Musumeci e Antonino Cambria, componenti della Commissione Tecnica di lavoro per il rinnovo del CCNL, e da Lorenzo Paolizzi, Segretario Generale.
LEGACOOP Produzione e Servizi, rappresentata dal Presidente Carlo Zini, dal Direttore Fabrizio Bolzoni, assistiti da Daniele Conti dell'Ufficio Relazioni Industriali.

e le **OO.SS.**

FILT-CGIL, rappresentata da Natale Colombo, Maurizio Colombai e Angelo Manicone
FIT-CISL, rappresentata da Maurizio Diamante e Mario Melchiori
UILTRASPORTI, rappresentata da Marco Odone e da Giuliano Galluccio

Le parti:
- ✓ visto il CCNL del 29 giugno 2016 per gli Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, la cui vigenza, normativa ed economica, è stabilita dal 1° luglio 2016 al 30 giugno 2019;
- ✓ vista la disdetta contrattuale, contenuta nella lettera delle organizzazioni sindacali del dicembre 2018;
- ✓ vista la piattaforma di rinnovo del suddetto CCNL, presentata dalle OO.SS.;
- ✓ viste le osservazioni rappresentate dai Gruppi circa le criticità emerse nella pratica applicazione del vigente CCNL;
- ✓ considerate le intervenute novità normative che hanno interessato istituti contrattualmente previsti;
- ✓ preso atto del rinnovo tariffario per il triennio 2019-2021

hanno convenuto quanto segue:

Premessa al CCNL 19 Giugno 2019.

Ferme restando le considerazioni contenute nelle premesse ai precedenti CCNL, le parti prendono atto che l'evoluzione del quadro normativo, unionale e nazionale, è andata nel senso di consolidare il modello organizzativo del servizio di ormeggio e battellaggio, caratterizzato dall'unicità del prestatore e dalla universalità del servizio da questo erogato.

In effetti, tanto il Regolamento UE 352/2017 quanto le recenti modifiche apportate all'articolo 14 della legge 84/94 hanno rafforzato l'impianto normativo che disciplina il servizio di ormeggio/battellaggio in Italia, rendendo ora il nostro modello organizzativo compatibile con la normativa unionale.

La successiva normativa secondaria e, segnatamente, gli statuti delle Società Cooperative/Gruppo e i Regolamenti di servizio hanno ulteriormente irrobustito questo modello, potendosi ora considerare le Società Cooperative/Gruppi veri e propri operatori interni alla Pubblica Amministrazione.

In tale contesto, le parti ritengono che, al fine di garantire la prestazione del servizio secondo standard adeguati al ruolo che la richiamata normativa attribuisce oggi alle Società Cooperative/Gruppi, la formazione del personale assume una rilevanza perfino maggiore di quella ricoperta negli anni passati e, al riguardo, condividono il contenuto dell'emanando DPR, con cui si intenderebbe rendere obbligatorio il percorso formativo fino ad oggi individuato per norme pattizie, finalizzato al riconoscimento di uno specifico certificato di competenza degli ormeggiatori, il cui possesso è indispensabile per lo svolgimento della professione.

Sul punto, le parti, in considerazione del sistema premiante del "percorso formativo" in passato condiviso, concordano sull'opportunità di una rivisitazione complessiva dello stesso non appena il quadro normativo sarà completato con l'entrata in vigore del richiamato DPR e sarà definita l'effettiva portata delle norme in esso contenute. Nel frattempo, viene confermata la vigente disciplina della materia, il cui valore economico sarà considerato nel nuovo quadro normativo.

Sempre in materia di formazione, i firmatari del presente Accordo sostengono apertamente il ricorso al Dialogo sociale in ambito europeo come sede privilegiata per trasfondere nell'ordinamento dell'Unione le disposizioni in materia di formazione, contenute nella Circolare IMO dell'aprile del 2016, ed al riguardo si impegnano a promuovere iniziative, anche congiuntamente, affinché l'attività del Dialogo sociale possa essere avviata in tal senso.

Pur in presenza di un impianto normativo, la cui evoluzione come sopra richiamata è funzionale alla difesa del ruolo della categoria, tuttavia i firmatari del presente CCNL condividono una forte preoccupazione per alcune iniziative assunte in sede giudiziaria, che minerebbero il medesimo impianto, e per il fenomeno di concentrazione orizzontale e verticale che sta interessando il settore marittimo-portuale ed, al riguardo, sostengono apertamente la necessità di valorizzare il porto come bene e infrastruttura pubblica, costituendo l'unico momento utile al controllo della catena logistica, destinata a concentrarsi sempre più nelle mani di pochi operatori.

In questa prospettiva, le parti confermano il loro sostegno alla natura delle AdSP come enti pubblici non economici, potendo un loro diverso assetto societario pregiudicare il ruolo di controllore pubblico sopra richiamato.

Le parti confermano inoltre il loro sostegno all'impianto complessivo derivante dal Codice della Navigazione, che individua nelle articolazioni centrali e periferiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti i soggetti deputati alla sua pratica applicazione. Sul punto manifestano il loro forte timore rispetto al contenuto di un recente provvedimento normativo attraverso il quale viene

espressamente conferito al Ministro dell'Interno il potere di limitare o vietare l'ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale. Tale disposizione sembra minare quell'impianto normativo e, peggio ancora, sembra mettere in discussione l'inviolabile legge del mare, che in un CCNL di una categoria appartenente alla gente di mare le parti firmatarie intendono riaffermare, in forza della quale chi in mare è in pericolo deve essere salvato.

Così come per il porto, anche in materia previdenziale-assistenziale, le parti ribadiscono il loro aperto sostegno al ruolo pubblico, nella consapevolezza che la progressiva riduzione di alcune prestazioni impone scelte di natura contrattuale, tese a garantire agli appartenenti alla categoria un adeguato livello di tutela sanitaria e assicurativa.

Nel testo del CCNL la parola "Gruppo" è sostituita con le parole "Società Cooperativa/Gruppo"

Art. 8 bis

SEGNALAZIONI ALL'AUTORITA' MARITTIMA E SOSPENSIONE CAUTELARE

Nei casi di gravi inadempienze ai suoi obblighi da parte di un socio, nel rispetto delle disposizioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione, dopo averlo informato delle violazioni che gli sono imputate e dopo avergli garantito il suo diritto alla difesa, provvede alle dovute segnalazioni all'Autorità Marittima per le conseguenti determinazioni.

Fermo restando quanto disposto dall'art. 1460 del Cod. Civ., nel caso di infrazioni commesse dagli ormeggiatori/barcaioli che per effetto dell'intervento di Autorità giudiziarie o marittime pregiudicano il regolare svolgimento del servizio, durante il relativo procedimento disciplinare la Società Cooperativa/Gruppo può ricorrere alla sospensione cautelare senza obbligo di corrispondere la retribuzione qualora previsto dal Regolamento interno.

Dopo l'art. 8-bis del CCNL è inserito l'art. 8-ter:

Art. 8ter

CESSAZIONE DEL RAPPORTO ASSENZA DI PREAVVISO

Avuto riguardo alla circostanza secondo cui, a norma di legge, il rapporto di lavoro si instaura e cessa per effetto di provvedimenti della competente Autorità marittima rispettivamente di iscrizione e cancellazione nel registro degli ormeggiatori e barcaioli, in ogni caso di cancellazione del lavoratore dai registri, anche laddove avvenga per cessazione volontaria del lavoratore dall'attività, non è previsto né applicabile alcun periodo di preavviso né il pagamento di un'indennità sostitutiva. In attuazione dell'art. 2118 cod. civ. il preavviso e l'indennità sostitutiva dello stesso non sono quindi dovuti.

Art. 17

13ª E 14ª MENSILTA'

Dopo le parole "….. (trattamento malattia e infortunio non sul lavoro)" aggiungere le parole "tenendo conto per la loro determinazione di quanto previsto all'Allegato 4 del presente CCNL".

Art. 19
GIORNI FESTIVI

Attesa la necessità che il diritto dei lavoratori a usufruire dei permessi retribuiti, derivanti dalle festività soppresse, di cui alla legge 5 marzo 1977 n. 54, deve essere necessariamente contemperato alle imprescindibili esigenze derivanti dalla natura pubblicistica dei servizi di ormeggio e battellaggio, il riconoscimento dei permessi di cui all'ultimo periodo dell'art. 19, tiene conto della necessità di garantire la prestazione del servizio conformemente ai requisiti imposti dall'Autorità Marittima.

Qualora non fruiti entro il 30 giugno successivo all'anno della maturazione, i permessi di cui al comma precedente sono monetizzati.

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 2019	Minimo conglobato dal 1° gennaio 2021
1	180	1.610,41	1.631,59
2	170	1.546,99	1.566,99
3	160	1.488,06	1.506,88

Art. 25
ASSENZE E PERMESSI

All'art. 25, lettera b), dopo le parole "...da certificazione anagrafica.", aggiungere le parole "I previsti 3 giorni lavorativi di permesso possono essere anche non consecutivi, intendendosi per tali anche quelli intervallati dal periodo di riposo, derivante dalla turnistica adottata".

Art. 40

PREVIDENZA COMPLEMENTARE

In considerazione dell'evoluzione del quadro normativo in materia previdenziale, le parti ribadiscono il sostegno alla previdenza complementare come strumento per garantire un adeguato tenore di vita agli ormeggiatori/barcaioli che accedono alla pensione.

Al fine di consentire la più ampia diffusione di tale istituto contrattuale, confermano interamente il contenuto dell'Accordo sottoscritto in data 21 gennaio 2019, parte integrante del presente CCNL, attraverso il quale è stata data pratica applicazione a quanto previsto dalla legge 124/2017, individuando in via sperimentale, per gli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani che non hanno ancora aderito al Fondo e che intendono farlo, nella percentuale pari al 50% quella minima di TFR maturando da destinare alla previdenza complementare.

La pratica applicazione dell'accordo è subordinata all'adeguamento al relativo contenuto della disciplina interna del Fondo e dei moduli di adesione al Fondo stesso.

TUTELE ASSICURATIVE

Le parti ricordano che fra le finalità di Fondormoli vi è anche la possibilità di erogare tutele assicurative in caso di cancellazione per malattia o infortuni dai Registri, ex articoli 208 e 2016 del Regolamento di Esecuzione al Codice della navigazione.
A tale riguardo, considerati gli studi effettuati sul tema da un'apposita commissione di lavoro costituita dall'ANGOPI e condivisa la necessità di definire una base comune a tutte le Società Cooperative/Gruppi, funzionale ad una omogeneizzazione della disciplina della materia attualmente caratterizzata da situazioni diverse fra le varie Società Cooperative/Gruppi, le parti concordano di introdurre, a decorrere dal 01/10/2019, una specifica previsione contrattuale sulla materia.
Per la relativa copertura economica, i firmatari del presente Accordo convengono di allocare parte delle risorse economiche disponibili del presente rinnovo per il raggiungimento di questo obiettivo.
In particolare, per ciascun ormeggiatore è previsto l'impegno annuo di una quota pari ad euro 340,00 da suddividersi in 12 mensilità, per un importo mensile pari ad euro 28,33, così suddivisa per rischio coperto:

- ✓ premio pro capite annuale euro 200,00 per la corresponsione del capitale assicurato in un'unica soluzione articolato per fasce di età in caso di malattia e/o infortunio che determinino la perdita definitiva della capacità di svolgere l'attività di ormeggiatore;

Fascia	Capitale
20-35 anni	100.000 €
36-50 anni	70.000 €
51-61 anni	55.000 €

Il premio pro capite annuo di euro 200,00 è anche utile per introdurre una garanzia fisioterapica da infortunio, con un massimale di 500,00 euro annue ulteriori rispetto a quelle previste dalle garanzie sanitarie del CCNL.

- ✓ premio pro capite annuale di euro 130,00 a garanzia di corresponsione di un capitale di euro 50.000,00 in un'unica soluzione agli eredi in caso di decesso dell'ormeggiatore/barcaiolo assicurato fino a 70 anni di età causato da infortuni e malattie;
- ✓ premio pro capite annuale di euro 10,00 a garanzia della corresponsione di un ulteriore capitale di euro 25.000,00 in un'unica soluzione aggiuntivo di quello di cui al punto precedente da riconoscersi in caso di decesso da infortunio professionale ed extra professionale.

Le coperture assicurative sopra richiamate verranno coperte attraverso la sottoscrizione di un'apposita convenzione con UnipolSai.

La parte economica del presente CCNL ha tenuto nella debita considerazione l'incidenza delle somme stanziate per il finanziamento delle sopra esposte tutele assicurative.
Conseguentemente l'omissione del versamento dei premi pro-capite rende la Società Cooperativa/Gruppo responsabile verso il lavoratore che può rivalersi sul datore di lavoro per il risarcimento del danno subito.

La tutela assicurativa in caso di decesso assorbe l'indennità di cui all'art. 2118 del Codice Civile.

Art. 44

AMBIENTE, SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO

All'art. 44, dopo le parole "…..mediante un programma formativo" aggiungere le parole ",effettuabile anche in modalità e-learning,".

Le parole "….almeno tre ore l'anno" sono sostituite con le parole "un numero di ore pari a quelle previste dall'articolo 37 del D.Lgs. 81/2008".

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, considerata la natura dei servizi di ormeggio e battellaggio, codificati nel nostro ordinamento come servizi di interesse generale atti a garantire nei porti ove istituiti la sicurezza della navigazione e dell'approdo e preso atto delle disposizioni di legge che disciplinano, fra l'altro, la tutela della maternità e paternità e l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate, hanno condiviso che il diritto dei lavoratori a usufruire dei permessi di cui alle richiamate disposizioni di legge deve essere necessariamente contemperato alle imprescindibili esigenze derivanti dalla richiamata natura dei servizi di ormeggio e battellaggio.

Pertanto, le parti convengono che il periodo di anticipo rispetto alla data di fruizione dei permessi, previsto al citato articolo 45 del CCNL, debba intendersi riferito a qualsiasi permesso derivante da disposizione di legge che comporta, comunque, l'assenza dell'ormeggiatore dal turno di servizio.

Conseguentemente, all'art. 45, dopo le parole "…. Della normativa una materia di congedi parentali," aggiungere le parole "e di ogni altro permesso derivante da disposizione di legge.".

I permessi e i congedi di cui al presente articolo possono essere anche non consecutivi, intendendosi per tali anche quelli intervallati dal periodo di riposo derivante dalla turnistica adottata.

DECORRENZA E DURATA

La parte normativa ed economica del presente CCNL avrà decorrenza dal 1° luglio 2019 e scadrà il 30 giugno 2022.

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

LEGACOOP PRODUZIONE E SERVIZI

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI