

Autoproduzione: tra marittimi e portuali modelli efficienti

8 Luglio 2020 - La Gazzetta Marittima



ROMA – “Non si può tornare di un colpo alla situazione di 25 anni fa”. È la posizione di Assarmatori, che manifesta tutta la sua perplessità riguardo a un’ipotesi di emendamento al Decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo che, modificando l’articolo 16 della Legge 84/94, “rende secondo l’associazione ulteriormente e inutilmente complicato – oltre che molto più oneroso – il ricorso all’autoproduzione delle operazioni portuali da parte delle compagnie di navigazione”.

“L’introduzione di nuovi requisiti e ulteriori meccanismi per l’autoproduzione, quali sono quelli previsti dalle proposte emendative presentate o abbozzate – sostiene Assarmatori – comporterebbe non solo significativi passi indietro per la tutela del diritto all’autoproduzione, ma anche un danno per l’efficienza e la competitività del sistema portuale, e un freno allo sviluppo dei traffici marittimi.

“È invece evidente che il nostro Paese e in particolare il settore dello shipping – continua la nota – hanno un’urgentissima necessità di migliorare il livello di efficienza e di competitività del sistema, anche grazie a meccanismi di semplificazione amministrativa e burocratica, oltre che di riduzione dei costi. A maggior ragione in un momento di estrema necessità per un settore che sta reagendo alla crisi in atto con le sole proprie forze.

“Va sottolineato, a riguardo – afferma Assarmatori – che le norme relative all’autoproduzione dei servizi portuali sono già sufficientemente chiare e rispondenti

ai necessari standard di sicurezza in materia. L'attuale assetto normativo, peraltro, prevede già un regime che tutela le imprese portuali, mettendole in grado di operare in un regime autorizzatorio di garanzia. Nell'ambito di tale regime, il diritto all'autoproduzione dei servizi da parte dell'utenza, in questo caso le compagnie, è un principio generale del nostro ordinamento e rappresenta un contrappeso necessario, un punto di equilibrio essenziale per consentire agli armatori di perseguire, nel totale rispetto delle norme sicurezza, condizioni di efficienza operativa nei casi in cui le imprese portuali presenti non fossero nella possibilità di offrire un servizio adeguato alle condizioni economiche.

"Assarmatori è convinta che l'interesse comune del sistema portuale e marittimo sia quello di crescere ed è pronta a discutere, attraverso un confronto serio e costruttivo con tutte le parti interessate – in sede ministeriale – di come garantire un'applicazione rigorosa e uniforme delle norme esistenti, finalizzate a tutelare nel miglior modo possibile la salute e la sicurezza delle persone che lavorano nei porti e sulle navi".

Al via esame parlamentare, DL Rilancio riforma l'autoproduzione

La tutela dei portuali

Il prossimo decreto governativo prevede l'autorizzazione all'uso dei marittimi solo in caso di domanda insufficiente di camalli. Il personale di bordo deve essere extra tabellare. Armatori contrari: si toglie competitività ai porti italiani

Roma. Con il via libera della Commissione Bilancio della Camera, e l'avvio dell'iter parlamentare, il DL Rilancio inizia la fase di conversione in legge. Per quanto riguarda la portualità, il decreto contiene importanti modifiche all'autoproduzione portuale, regolamentando un fenomeno che fino ad oggi era lasciato alla libera iniziativa imprenditoriale e al contesto portuale specifico. Il DL Rilancio rovescia la situazione e protegge maggiormente il lavoro dei portuali, i "camalli", rendendo più difficile la vita agli armatori, che sono stati fin da subito contrari agli emendamenti, sia Confitarma che Assarmatori. Non si tratta di modifiche definitive, ora il testo passa alla prima lettura parlamentare alla Camera, dove potrebbe essere approvato già lunedì.

Se le modifiche all'articolo 199bis dovessero passare definitivamente, l'autoproduzione sarà sempre consentita ma l'autorizzazione arriverà a determinate condizioni. In primo luogo, scatta quando la domanda per le società articolo 16 e 17 (legge 84/94) non è sufficiente, quindi quando né la forza lavoro dei terminal né quella delle compagnie portuali riesce a tenere il passo delle operazioni di carico e scarico merce. Solo a quel punto l'armatore può utilizzare i suoi marittimi a bordo e a condizione che sia dotata di mezzi meccanici adeguati, con personale preparato e aggiuntivo rispetto alla tabella di sicurezza/esercizio (quindi con lavoratori dedicati ufficialmente in questa mansione); infine, bisogna che sia stato versato il corrispettivo e accesa l'apposita cauzione. Oltre a queste nuove regole, gli emendamenti al DL Rilancio prevedono anche nuove risorse per le compagnie portuali. Come spiega Pierpaolo Castiglione, presidente della Compagnia unica lavoratori portuali di Napoli-CULP, si tratta di un «aumento di

segue in ultima pagina

Tutela dei portuali

altri 30 euro del contributo in favore delle società articolo 17, per ogni giornata di minor lavoro rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, oltre all'aumento della disponibilità complessiva». [Continua a leggere](#)