

IN BALLO SOPRATTUTTO L'AUTOPRODUZIONE DEI SERVIZI PORTUALI SUI TRAGHETTI

Scontro tra armatori e portuali

I lavoratori a terra sulle banchine italiane vogliono il rispetto di una legge appena approvata che le compagnie di navigazione sono pronte a impugnare anche nelle sedi internazionali

Da anni i rapporti fra lavoratori portuali e compagnie di navigazione non erano così tesi nei porti italiani. Il motivo del contendere è, soprattutto, la cosiddetta autoproduzione dei servizi portuali, vale a dire il tentativo da parte delle società armatoriali di svolgere in proprio (tramite i marittimi imbarcati a bordo) funzioni come il rizzaggio e il derizzaggio dei carichi rotabili in stiva che i lavoratori portuali ritengono loro esclusivo appannaggio. Da una parte ci sono le associazioni di categoria degli armatori (Assarmatori, Confiarma e Federagenti) e dall'altra i sindacati dei lavoratori (Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti e l'associazione delle compagnie portuali Ancip). Questi ultimi la scorsa estate sono riusciti a ottenere una norma, inserita all'articolo 199-bis del decreto Rilancio, che impone alle società di navigazione di servirsi delle compagnie portuali attive in banchina nei porti in cui sono disponibili e attrezzate. Negli altri scali possono fare la stessa

attività in autoproduzione. Per gli armatori si tratta di una necessità per incrementare la competitività delle linee marittime, mentre i portuali ne fanno una battaglia di sicurezza e di difesa del proprio ruolo all'interno dei porti. Le cifre in ballo non sono enormi ma quanto basta per dare vita a un muro contro muro.

Il decreto Rilancio, già convertito in legge, è entrato in vigore ma «le disposizioni per l'attuazione» sono state rimandate a norme attuative del Ministero dei trasporti (in teoria da adottare entro 30 giorni) è giunto quasi a conclusione solo ora. Il ministro dei trasporti Paola De Micheli ha parlato di «un confronto molto positivo tra le organizzazioni datoriali e sindacali il 9 ottobre» così come i sindacati (Uiltrasporti) hanno celebrato la definitiva stesura di quel regola-



Lo sbarco di un semirimorchio da un traghetto

mento parlando di «convergenza trovata su un testo che riteniamo equilibrato». Gli armatori ufficialmente non commentano ma già in luglio si erano detti contrari alla norma che avrebbero impugnato in ogni sede competente in Italia e in Europa. La dimostrazione di quanto non siano soddisfatti è facilmente riscontrabile nei fatti. Grandi Navi Veloci, in prima linea in questa battaglia insieme a Grimaldi Group e a Caronte & Tourist,

nei giorni scorsi è stata accusata dalla Compagnia unica dei lavoratori portuali del porto di Genova di aver svolto in proprio alcune attività di rizzaggio e derizzaggio violando la norma appena approvata. La vicenda è finita anche in Parlamento con un'apposita interrogazione al ministro dei trasporti presentata dall'onorevole Davide Gariglio (Pd),

primo firmatario dell'articolo del decreto Rilancio che limita l'autoproduzione nei porti. Ma «la Capitaneria di porto riferisce che sono ancora in corso di svolgimento gli accertamenti relativi all'episodio» ha risposto semplicemente De Micheli. Se e da chi sia stata autorizzata Grandi Navi Veloci a fare in autoproduzione alcune attività a bordo delle sue navi non è dato sapere. Anche la locale Autorità di Sistema Portuale tace.

La vicenda giunge in un periodo già di grande nervosismo per i portuali genovesi alle prese con lavoro in calo e conti che anche quest'anno non tornano (negli ultimi esercizi erano sempre stati i terminalisti portuali a conguagliare a fine anno somme elevate per consentire alla Culmv di chiudere in pareggio).

«Nonostante la nostra attività sugli scali non sia mai stata interrotta, nemmeno nei momenti più duri della pandemia, nel 2020 arriveremo a perdere 50 mila giornate rispetto al 2019», spiegano i portuali genovesi. «Da qui le nostre preoccupazioni, ma ancor più ci preoccupa che l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale non abbia ancora risolto i nodi a tutela della continuità aziendale della Culmv. In tempi brevi devono essere definiti l'adeguamento tariffario e la chiusura del bilancio 2019, l'adeguamento dell'accordo di investimento anche a fronte del piano di risanamento che va avanti». (riproduzione riservata)

22 DL NEWS VOL XIV 2020

DL NEWS 16 ottobre 2020

Newsletter di cultura di mare e di terra

Stefano Messina: contro la pirateria,

**Sempre più importante la collaborazione fra Marina
Mercantile e Marina Militare**

“In uno scenario globale, dove le zone a “rischio di pirateria” per unità mercantili stanno diventando sempre più numerose e dove gli attacchi alle navi stanno diventando man mano più pericolosi e cruenti, la presenza di navi militari nelle acque dove incrociano le più importanti rotte commerciali è per le marine mercantili europee e internazionali di grande sollievo e rappresenta la maggiore garanzia per una navigazione più sicura e tranquilla”.

Così alla cerimonia di apertura dell’Anno Accademico 2020/21 della Marina Militare che si è svolta presso l’Arsenale Militare e Marittimo di Venezia, Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, ha ribadito e rafforzato il legame storico che unisce le flotte mercantili della gente di mare con gli uomini e i valori della Marina Militare.