

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da Civitavecchia una sonora bocciatura alle richieste di Assiterminal sul lavoro portuale

Nicola Capuzzo · Thursday, May 7th, 2020

La proposta lanciata da Assiterminal, l'associazione nazionale dei terminal portuali presieduta da Luca Becce, **di estendere le risorse pubbliche previste “dall'art.17, comma 15 bis per tutti i lavoratori portuali”**, e non più dunque solo ai prestatori di manodopera temporanea, non piace alla Compagnia Portuale di Civitavecchia.

Il suo presidente, Enrico Luciani, a SHIPPING ITALY, fa sapere che “non è minimamente accettabile l'insensata proposta di Becce di estendere il fondo ex art. 17 comma 15 bis anche alle imprese 16 e soprattutto ai terminalisti 18. In primis Becce dovrebbe sapere che il servizio fornito dalle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 17 comma 2 della l. n. 84/94 è soggetto a un monopolio legale istituito in conformità al diritto dell'Unione europea. La conformità al diritto sovranazionale scaturisce dall'aggiudicazione del bando di gara europea per il servizio di prestazione di manodopera portuale, ai sensi del richiamato art. 17, comma 2. Il monopolio legale, così creato, esclude quindi non solo la concorrenza sul mercato, ma anche la concorrenza per il mercato”.

Il presidente dei portuali di Civitavecchia prosegue affermando che “estendendo il fondo de quo ai 16 e ai 18 si incorrerebbe negli aiuti di Stato non compatibili con il mercato unico europeo. Inoltre vien da sé che a differenza delle imprese art 16 e 18, che appunto hanno facoltà di fare impresa, agli art 17 è tassativamente preclusa tale attività e, *inter alia*, l'aderenza al principio di concorrenza della UE è rispettato appunto ‘a monte’ con il bando di gara”.

Luciani precisa poi che “il Legislatore ha previsto questo fondo esclusivamente per i soggetti autorizzati ex art. 17 poiché gli stessi rappresentano l'elemento principale e fondamentale per mantenere l'efficienza e l'operatività dell'intero sistema portuale nazionale. Infatti, in un contesto esiziale ed emergenziale come quello che stiamo vivendo, i lavoratori delle società art.17 continuano imperterriti a svolgere il proprio compito, evitando così che le Imprese portuali (autorizzate ai sensi degli artt.16 e 18 della stessa legge n.84/94) interrompano i propri cicli produttivi a causa della diminuzione sostanziale della forza lavoro impiegata. In sostanza, grazie alla flessibilità e professionalità offerte dalle società art. 17 l. n. 84/94 l'intero sistema portuale nazionale sta evitando il collasso”.

In terzo luogo il numero uno dei portuali di Civitavecchia evidenzia come i portuali degli art.17 siano di numero nettamente inferiore rispetto a tutti gli altri operatori, “quindi – dice – questa

scellerata idea di Becce andrebbe a creare una distorsione esiziale nelle previsioni di legge. E' di tutta evidenza infatti che il Legislatore ha previsto delle differenziazioni per gli organici: per i 17 ha istituito il fondo del comma 15 bis, ai 16 e 18 ha previsto altri interventi normativi, poiché, ribadiamo, al *pool* di manodopera è precluso tassativamente di svolgere attività di impresa”.

La contestazione di Luciani prosegue sostenendo che “Becce, con furbizia, vorrebbe far beneficiare i terminalisti anche di questi fondi che, *ex lege*, non sono giustamente di loro competenza. I terminalisti, ovvero gli armatori che si sono integrati verticalmente nei porti, fanno impresa, quindi si assumano anche i rischi e non vadano a intaccare una norma esclusiva degli articoli 17. Non possiamo e non vogliamo più assistere alla privatizzazione dei loro guadagni e alla volontà di socializzare le loro perdite. Se passasse questa idea si creerebbero delle discordanze e il fallimento del mercato del lavoro portuale a tutto vantaggio, appunto, degli armatori mascherati da terminalisti. La proposta di Becce si riduce quindi ad una scusa patetica per distruggere il lavoro portuale e soprattutto per eliminare il *pool* di manodopera *ex art 17?*”.

La replica dei portuali di Civitavecchia si conclude sottolineando che “lo Stato, di contro, dovrebbe realmente vigilare nell'applicazione uniforme delle disposizioni normative della Legge 28 gennaio 1994, n.84, eliminando così dei modelli degenerativi del mercato del lavoro portuale che, nel tempo, hanno creato problematiche e fallimenti a livello gestionale e operativo in alcuni porti italiani. Ad oggi infatti gli unici soggetti che seguono pedissequamente la Legge sono gli art. 17 che, purtroppo, si devono quotidianamente confrontare, e scontrare, con atteggiamenti illegali perpetrati da alcune imprese e da alcuni terminalisti che prestano manodopera gli uni con gli altri o utilizzano la cassa integrazione come se fosse l'indennità di mancato avviamento”.

La chiosa di Luciani è minacciosa: “La misura è colma, da tempo. Se vogliono lo scontro sociale nei porti italiani questa è la strada giusta”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, May 7th, 2020 at 1:09 pm and is filed under Porti. You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.