

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Autoproduzione: botta e risposta fra sindacati, Alis e Assologistica

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 1st, 2020

È una specie di tutti contro tutti lo scontro a cui si sta assistendo in materia di autoproduzione delle operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei carichi a bordo delle navi in porto. Regolamentata in maniera parecchio indigesta, a sentire le parti in causa. L'ultima levata di scudi in ordine di tempo parte da Alis, l'Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile: "Alis esprime preoccupazione nei confronti degli emendamenti al disegno di legge di conversione del decreto Rilancio in materia di trasporto marittimo. Di fatto modificano l'articolo 16 della legge 84/94, introducendo specifiche autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni portuali, da effettuarsi all'arrivo o alla partenza delle navi". Lo dichiara il direttore generale di Alis, Marcello Di Caterina, riferendosi all'emendamento che inserirebbe l'articolo 199-bis, rubricato come Norme in materia di operazioni portuali. "Siamo contrari all'approvazione di queste modifiche, che non tutelano il diritto all'autoproduzione, garantito agli operatori economici, e quindi anche agli armatori" sostiene Di Caterina. Cosa non convince Alis? L'introduzione, nel testo dell'emendamento, dei nuovi requisiti per il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio delle operazioni portuali. "Questo – precisa Di Caterina – prevede che si possa procedere con l'autoproduzione solo nel caso in cui, in porto, non siano disponibili società autorizzate". Inoltre, le autorizzazioni che oggi durano fino a quattro anni, andrebbero fornite a ogni toccata e sarebbero da richiedere entro dieci giorni rispetto alla data di presunto arrivo nave. Infine, il canone, oggi commisurato ai volumi di traffico, diventerebbe molto più oneroso perché commisurato al numero di scali, raggiungendo 1.500 euro a scalo per le navi oltre i 100 metri. "I nuovi requisiti sono veri e propri ostacoli all'istituto dell'autoproduzione, soprattutto per le navi impegnate nelle autostrade del mare con frequenze elevate" nota Di Caterina. Quello dell'autoproduzione è un boccone indigesto per tutti. Il cahier de doléance parte dal 28 maggio scorso, quando è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Ue, entrando in vigore pochi giorni fa, il Regolamento UE 2020/697 che riafferma: rizzaggio e derizzaggio sono da intendersi esclusivamente come operazioni portuali e non marittime. "Quello dell'autoproduzione è un problema che abbiamo da tanto tempo. Più volte da parte di alcuni armatori c'è stato il tentativo di scavalcare la funzione del lavoratore portuale per utilizzare i propri marittimi" spiega Mauro Scognamillo, segretario generale Fit Cisl Liguria. Quante volte, si chiede retoricamente Scognamillo, "abbiamo visto navi che arrivavano in banchina già completamente derizzate? Questo vuol dire che, in navigazione, i marittimi erano chiamati a derizzare le merci a bordo. Non possiamo accettarlo" chiosa il sindacalista. Boccone amaro da inghiottire anche per Ultrasporti. Il segretario generale, Claudio Tarlazzi, non usa mezzi termini. "Gli armatori bocciano

l'emendamento sull'autoproduzione perché vogliono un sistema portuale basato sullo sfruttamento dei lavoratori marittimi” dice. E rincara la dose: “È ora che anche nei porti dove viene praticata l'autoproduzione, spesso non osservando neppure le condizioni di legge, sia chiaro chi fa cosa. E che finisce subito lo sfruttamento dei lavoratori marittimi, che si devono sobbarcare il lavoro durante la navigazione e poi quello di sbarco/imbarco. È bene – aggiunge il segretario Uiltrasporti – che anche le istituzioni tengano conto del fatto che l'ipotesi di estendere l'autoproduzione squilibra gli organici dei porti, tagliando occasioni di lavoro per i lavoratori portuali, aumentando il ricorso alla cassa integrazione pagata dallo Stato”. Che sull'autoproduzione in ambito portuale servano regole chiare e condivise, è opinione anche del presidente di Assologistica, Andrea Gentile. “In alcune realtà portuali il ricorso all'autoproduzione da parte dei vettori marittimi, avvenuto al di fuori delle norme, ha determinato distonie tra diversi porti e pregiudizio per i lavoratori e le imprese” scrive Assologistica. Il rispetto delle norme, afferma Gentile, “è un elemento imprescindibile: se le regole non sono chiare vanno modificate migliorandole. In un momento emergenziale come questo ancora più importante garantire la corretta concorrenza tra i diversi attori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, July 1st, 2020 at 9:08 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.