

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lo scacco matto dei portuali all'autoproduzione

Nicola Capuzzo · Saturday, July 18th, 2020

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti **

** esperto di lavoro portuale*

Non capita spesso di assistere nelle relazioni industriali a una vittoria così netta dei sindacati nei confronti delle associazioni datoriali. Eppure, con la conversione in legge del DL Rilancio, è stata introdotta una modifica della legge portuale 84/1994 che risolve in maniera drastica a favore dei sindacati la vexata quaestio dell'autoproduzione: l'autoproduzione resta ma sarà consentita, alle condizioni più o meno già previste e comunque da elencare in un prossimo decreto, solo nei porti dove non ci siano imprese e/o compagnie portuali autorizzate a svolgere le operazioni portuali. Resta salvo il principio della libertà di autoproduzione contenuto nella legge 287/1990 sulla tutela della concorrenza e del mercato ma entro un sistema specificamente regolato, quale è il mercato del lavoro portuale.

Gli armatori da qualche anno hanno risvegliato la questione dell'autoproduzione sino allora dormiente sotto la coltre accomodata di soluzioni pattizie porto per porto, favorite dalla difformità di interpretazioni e comportamenti delle autorità. Hanno così cominciato a ingaggiare una serie di conflitti plateali sul piano giuridico e sindacale, specialmente nel settore dei traghetti e delle operazioni di rizzaggio/derizzaggio, innalzando le bandiere della libertà di impresa, della concorrenza e della competitività. Con l'obiettivo di rendere l'autoproduzione una mera facoltà degli armatori, da gestire con procedure sbrigative in funzione delle proprie esigenze operative e di remuneratività, e non ultimo in chiave di forza negoziale nei confronti delle compagnie portuali. Ma quando gli armatori avevano pensato di avere guadagnato delle decisive posizioni di forza, basti pensare ai traghetti di Caronte nei porti siciliani o a quelli di GNV a Napoli e Genova, nei mesi scorsi ci sono state altre due novità, che combinate alla modifica della legge hanno finito per dare scacco matto all'autoproduzione.

Il 1° gennaio 2020 è entrata in vigore la «Dockers' clause», inserita nei contratti internazionali dei marittimi a seguito di un accordo tra il sindacato mondiale (ITF, a cui sono affiliate FILT-Cgil, FIT-Cisl e UilTrasporti) e l'organizzazione internazionale degli armatori (IMEC, a cui aderisce anche Confitarma). La clausola recita che un armatore non può operare in autoproduzione senza un accordo preventivo con il sindacato. È il rafforzamento di una precedente clausola, la «Non-Seafarers Work», già presente nei contratti internazionali da alcuni anni, come quello italiano

“Non-Doms”, i marittimi non comunitari a bordo di navi di bandiera italiana iscritte nel nostro Registro internazionale. Ma presente anche nel CCNL per i marittimi italiani e comunitari, particolare essenziale che gli armatori omettono di segnalare, per cui già oggi agli equipaggi degli armatori italiani, siano essi composti da italiani, comunitari e non, “non verrà richiesto, né saranno obbligati a svolgere attività di movimentazione del carico e altri lavori tradizionalmente e storicamente svolti da lavoratori portuali senza un preventivo accordo con il sindacato dei portuali ITF” (art.13 del CCNL). La “Dockers’ Clause” rappresenta dunque la riproposizione e il consolidamento di una volontà comune delle parti, tanto dei lavoratori quanto degli armatori, di mantenere in capo ai portuali il titolo per svolgere le operazioni relative all’imbarco e allo sbarco delle merci.

Il 26 giugno 2020 è entrato in vigore il Regolamento UE 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura dei servizi portuali. Un regolamento comunitario è un atto legislativo vincolante, per cui le norme contenute disciplinano direttamente la materia a cui si applicano, ossia non richiedono l’adozione di provvedimenti di attuazione da parte degli Stati membri. Nelle definizioni dei servizi riportate in capo al regolamento è inclusa la «movimentazione merci», che comprende insieme alle varie operazioni di imbarco e sbarco, il rizzaggio/derizzaggio. Questo non esclude che i marittimi siano addestrati a praticarlo ai sensi dei propri codici professionali e di sicurezza (STCW, CSM) e che sotto questo profilo l’operazione abbia anche un rilievo nautico, ma stabilisce che quando la nave è in porto non si può prescindere dalla regolazione dei servizi portuali che pertanto spettano ai fornitori di tali servizi, ossia al personale dei terminali e alle imprese autorizzate a questo scopo. Da questo punto di vista sorprende notare come la questione dell’autoproduzione non susciti alcuna opposizione e protesta da parte dei terminalisti, che ne sono i primi penalizzati, che tocchi al sindacato farne quasi paradossalmente le veci, forse perché essi con gli armatori sono sempre più integrati sul piano della comune appartenenza agli stessi gruppi industriali o finanziari.

In una recente intervista, Di Caterina, direttore di ALIS, l’associazione promossa da Grimaldi Group, il maggiore armatore italiano da sempre sostenitore della libertà di autoproduzione, ha dichiarato che la nuova norma penalizza gli armatori perché li espone al monopolio delle compagnie portuali che così possono condizionare costi e modalità delle operazioni. Egli ha dimenticato di osservare che i terminalisti possono assumere liberamente il personale sotto la propria diretta organizzazione, che se impiegano a titolo temporaneo il personale delle compagnie è evidentemente nel loro interesse economico. Inoltre, a fronte del presunto “monopolio della offerta” delle compagnie portuali, i terminalisti esercitano nel loro insieme un analogo “monopolio della domanda” (monopsonio), tanto che le compagnie sono completamente soggette per legge alla discrezionalità e indeterminatezza delle chiamate al lavoro da parte dei terminalisti senza che per essi sussista alcun onere. Questo assoluto squilibrio contrattuale consente ai terminalisti e dietro di essi agli armatori di negoziare a proprio favore, com’è tipico dei monopoli della domanda, sia le tariffe che il numero di avviamenti sino a ottenere in molti casi condizioni sub-standard proprio perché comparabili con il dumping del costo delle ore straordinarie di bordo di autoproduzione, soprattutto se prestate da lavoratori non-doms.

Ecco perché la rivendicazione e la pratica da parte degli armatori dell’autoproduzione vengono sentite come una provocazione da parte dei lavoratori, come arrogante il richiamo al monopolio e come odiosa la divisione che gli armatori mirano a suscitare tra i marittimi del bordo e i portuali in banchina.

Invece che continuare a polemizzare sull’autoproduzione, gli armatori, assieme ai terminalisti,

dovrebbero prendere atto della nuova situazione, girare pagina e contribuire a regolare in maniera più razionale, programmata e trasparente il mercato del lavoro portuale, partecipando con i sindacati e sotto la regia dell'autorità portuale alla elaborazione del Piano dell'organico dei lavoratori portuali ex artt.16, 17 e 18, dispositivo che sinora la maggior parte dei porti ha espressamente tralasciato, nonostante la legge lo definisca il “documento strategico di cognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto”. Basti guardare a Genova, in cui in tre anni dalla sua introduzione, l'autorità ha pubblicato un documento assolutamente insufficiente nei dati e privo di qualsiasi visione unitaria e prospettica del mercato del lavoro portuale.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, July 18th, 2020 at 7:30 am 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.