

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Scioperi e agitazioni, sull'obbligo di green pass per i lavoratori del mare è caos

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 29th, 2021

L'assenza di indicazioni (finora) da parte del Governo sulla declinazione per il mondo dei trasporti del cosiddetto decreto green pass, che introdurrà l'obbligo per i lavoratori delle imprese italiane di mostrare il certificato verde o un tampone di recente esecuzione per accedere al luogo di lavoro, sta creando notevole agitazione nel settore, sul fronte sindacale ma anche su quello datoriale.

Detto che a livello confederale (Confindustria in primis) quest'ultimo è formalmente schierato per un'applicazione stringente del decreto, a livello associativo non mancano i distinguo. Venerdì scorso, ad esempio, Confitarma e Assarmatori, affiancate da un'associazione di enti pubblici quale Assoporti, ha sottoposto al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili una serie di considerazioni sulle difficoltà di applicazione del decreto ai marittimi, determinate dal fatto che “a bordo delle navi battenti bandiera italiana (particolarmente, ma non esclusivamente su quelle impiegate nella navigazione internazionale) gli equipaggi sono sovente formati da lavoratori di diversa nazionalità: italiana/Ue ed extra Ue”.

Secondo le associazioni, dei circa 30mila marittimi extra Ue imbarcati su navi battenti bandiera italiana “almeno il 50% di questi non ha completato il ciclo vaccinale. Soltanto la metà di quelli vaccinati ci risulta aver ricevuto un vaccino riconosciuto dall'Ema (European Medicines Agency)”. Un enorme numero di marittimi rischierebbe quindi di trovarsi nel giro di due settimane nell'impossibilità di prestare il proprio lavoro, da cui la richiesta che per la categoria si apra, quanto agli extra Ue, al riconoscimento dei vaccini non validati da Ema, e che in ogni caso per l'accesso al luogo di lavoro ci si limiti agli obblighi stabiliti dall'allegato 28 del Dpcm del 2 marzo 2021, “che, attraverso adempimenti molto stringenti a carico di marittimi e armatori, fra cui l'obbligo di eseguire almeno un test molecolare RT-PCR prima dell'imbarco a bordo della nave, consente di creare un ambiente ‘protetto’ all'interno del quale sono ridotte al minimo le possibilità di contagio”.

Chiarita la propria posizione sui marittimi, Assoporti, associazione delle Autorità di Sistema Portuale, firmataria peraltro del Ccnl porti, non risulta per contro aver assunto una linea per quel che concerne i lavoratori portuali, siano inquadranti nel suddetto contratto, siano altre categorie operanti nei porti, dagli autotrasportatori ai metalmeccanici della cantieristica.

Eppure anche sulle banchine la tensione sta crescendo.

Nei giorni scorsi le 15 sigle del sindacato di base interessate hanno inserito la richiesta del ritiro del decreto green pass fra le rivendicazioni dello sciopero generale proclamato per il prossimo 11 ottobre. Nei porti se ne è avuta immediata e plastica evidenza a Trieste, dove Clpt – Coordinamento Lavoratori Portuali Trieste (sigla firmataria degli integrativi dei principali terminal dello scalo giuliano), definendo il decreto come “una misura di discriminazione e di ricatto che impone a una parte notevole dei lavoratori di pagare per poter lavorare”, ha aderito allo sciopero dell’11, ha preannunciato il blocco delle operazioni lavorative qualora al 15 ottobre non si registrassero novità e ha chiesto e ottenuto un incontro con la locale Adsp per chiedere “che vengano assicurati tamponi salivari gratuiti da far fare a tutti (lavoratori portuali, camionisti, marittimi, etc) coloro che entrano in porto”, incontro che proseguirà domani in Prefettura.

Intanto a Genova l’Adsp ha convocato per il 6 ottobre le segreterie locali del sindacato confederale (Filt Cgil, Fit Cisl, Ultrasporti). La posizione delle Ooss, grossomodo unitaria, è, nel riassunto di Enrico Poggi (Filt), di “favore al provvedimento, purché il costo dei tamponi per i lavoratori non vaccinati non ricada su di loro. Vedremo mercoledì prossimo se e quali soluzioni ci verranno prospettate, certo è che, senza interventi chiarificatori da parte delle istituzioni preposte, i lavoratori saranno comunque vittima di discriminazioni”.

Anche perché pure fra la controparte non c’è omogeneità. Se il rappresentante confindustriale dei terminalisti genovesi Beppe Costa, in attesa di delucidazioni da Adsp, ha chiarito che “non possiamo farci carico noi del costo dei tamponi”, alcune società starebbero pensando, onde evitare conflittualità pericolose per la propria operatività, di attrezzarsi per offrire, quantomeno ai propri dipendenti (da capire come ci si comporterà con Culmv e camionisti), la possibilità di tamponarsi a spese dell’azienda, anche se per un periodo limitato (1-2 mesi) onde non contraddirre il condiviso principio che il greenpass serva per indurre alla vaccinazione.

Ma più che fra i terminalisti il distinguo rischia (volutamente?) di esacerbare le spaccature – molto più profonde di quelle definite dalle appartenenze sindacali – fra i lavoratori, dove le contrapposizioni fra pro vax, no vax, pro vax ma no green pass e via dicendo, alimentate da oggettive aporie (come porsi, dal punto di vista di un portuale, di fronte all’obbligo a fronte dell’eventualità, ad esempio, di dover fornire la propria prestazione in un luogo di lavoro – la nave – dove l’obbligo magari non varrà?) stanno assumendo toni quasi tribali, difficilmente riconducibili ai crismi di un’ordinaria dialettica industriale e per questo potenzialmente molto destabilizzanti.

Contraddizioni toccate con mano da chi tutti i giorni si occupa della sicurezza dei lavoratori, tanto più problematica quanto maggiore è l’essenzialità del lavoro svolto, come testimonia un rls (rappresentante dei lavoratori per la sicurezza) quale luca franza (socio culmv e delegato filt cgil): “siamo passati da una situazione in cui eravamo fra i pochissimi a non avere limitazioni sul lavoro al rischio di dover pagare di tasca nostra per andare in banchina: è inaccettabile e lo dico da vaccinato”.

Legittimo quindi sperare che tali matasse possano essere sbrogliate dalle Adsp, ma, considerata la portata nazionale se non maggiore, sarebbe forse auspicabile che ad occuparsene fosse Roma. E, possibilmente, prima che la cosa sfugga di mano.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 29th, 2021 at 3:50 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.