

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I sindacati attaccano Gnv sull'autoproduzione: “Atteggiamento provocatorio e arrogante”

Nicola Capuzzo · Monday, October 24th, 2022

L'ultimo episodio di frizione in ordine cronologico è [quello della settimana scorsa](#) raccontato da SHIPPING ITALY e conclusosi con un verbale di Asl a carico del terminal (o del bordo: la cosa non è stata chiarita), ma sono mesi che la tensione fra organizzazioni dei lavoratori e società del gruppo Msc, Bettolo e Grandi Navi veloci in primis, è in crescita sulle banchine genovesi.

Il fronte più caldo è quello della sicurezza, ma come anche il succitato caso dei giorni scorsi, riguardante il ro-ro Elisabeth Russ, ha dimostrato, la tematica si accompagna spesso al conflitto sull'autoproduzione, riguardo a cui, scrivono Filt Cgil Fit Cisl Uil, Gnv avrebbe “un atteggiamento provocatorio e arrogante e, quindi, inaccettabile”.

“Ogni mansione – spiega la nota delle organizzazioni sindacali – ha la propria professionalità che comporta la conoscenza delle regole del lavoro e delle condizioni di sicurezza. È una posizione sostenuta anche dall’International Transport Workers e dai sindacati europei ed internazionali dei trasporti (Itf), per il quale il lavoro di rizzaggio e derizzaggio a bordo delle navi deve essere svolto dai lavoratori portuali e non da quelli marittimi. Per questi motivi Filt-Cgil, Fit-Cisl e Ultrasporti contestano ogni tentativo di scardinare l’organizzazione del lavoro e sono pronte ad intraprendere tutte le iniziative del caso a tutela delle sue regole e della sicurezza dei lavoratori. A questo proposito nei prossimi giorni verrà convocato un attivo unitario dei delegati del Porto per condividere le opportune iniziative da intraprendere”.

Oltre a quanto accaduto sulle banchine, a riaccendere il confronto è stato l’impulso dato da Gnv alle sue azioni legali in materia. Circa un anno fa la società del gruppo Msc aveva [perso una causa sull'autoproduzione](#) al Tar del capoluogo ligure. Dopodiché, come ampiamente annunciato, ad aprile ha appellato al Consiglio di Stato quella sentenza e alcune settimane fa ha depositato istanza per la fissazione d’udienza.

Più che la strada dell’incostituzionalità, ventilata un anno fa, possibile che la strategia di Gnv verta sul tentativo di portare il Consiglio a sollevare questione pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell’Ue, sulla base di una presunta e più volte richiamata incompatibilità con le norme unionali della legge italiana. Che, dopo il cosiddetto ‘emendamento Gariglio’ inserito nel Decreto Rilancio, è divenuta molto chiara sul tema.

Le operazioni portuali, dice la legge, possono essere eseguite solo da soggetti autorizzati dall'Autorità di Sistema Portuale (o dall'Autorità marittima) dello scalo in cui si compiono. La natura di chi possa esservi autorizzato non è predeterminata (quindi non solo imprese portuali e fornitori di manodopera temporanea). Ma, per quanto il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili da oltre due anni sia inadempiente nell'emanazione del previsto decreto attuativo, sono chiaramente enunciati i requisiti per avere l'autorizzazione, fra cui "la determinazione di un organico di lavoratori alle dirette dipendenze" deputati a tali operazioni e professionalmente "adeguati alle attività da espletare". In via residuale è prevista l'autorizzazione eccezionale ad una nave "a svolgere le operazioni in regime di autoproduzione", ma solo quando sia "impossibile" affidare il compito ai soggetti autorizzati ordinariamente e solo se "dotata di personale idoneo, aggiuntivo rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave e dedicato esclusivamente allo svolgimento di tali operazioni".

La legge cioè fa una distinzione netta tra personale navigante (cioè deputato alle operazioni nautiche) e personale di terra (cioè deputato "esclusivamente" alle operazioni portuali, anche quando viaggi sulla nave) ed è su questa base che una compagnia armatoriale, anche qualora operi in un terminal di proprietà, non può indifferentemente affidare le operazioni portuali all'uno o all'altro a suo piacimento. Men che mai, in caso di indisponibilità del personale del terminal, se nello scalo opera una compagnia fornitrice di manodopera temporanea. E il Tar, infatti, ha in tal senso sentenziato. Da vedere se il Consiglio di Stato accoglierà la probabile richiesta di Gnv di rimettere la questione alla Corte di Giustizia, cosa che ad oggi non risulta avvenuta.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, October 24th, 2022 at 12:00 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.