

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Anche Caronte&Tourist in tribunale per l'autoproduzione

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 25th, 2022

Alcuni armatori italiani sembrano aver deciso di muoversi ‘a tenaglia’ sull’autoproduzione.

Mentre a Genova si è di nuovo **accesa la conflittualità col sindacato** a latere dell’appropinquarsi dell’appello chiesto da Grandi Navi Veloci al Consiglio di Stato per ribaltare la sentenza del Tar di Genova che aveva sposato le ragioni della locale Autorità di Sistema Portuale nel denegare l’autorizzazione alla compagnia del gruppo Msc, capofila degli associati di Assarmatori, fra Napoli e Salerno a prendere l’iniziativa è stata Cartour.

La società facente capo a Caronte&Tourist, aderente per quel che riguarda il ramo di business dei collegamenti intrasiciliani ad Assarmatori, ma iscritta invece per le attività regionali a Confitarma, alla cui prossima presidenza anzi Lorenzo Matacena, espressione di una delle due famiglie armatoriali insieme ai Franza, è fra i candidati (l’altro è Beniamino Maltese di Costa Crociere), ha infatti da pochi giorni un analogo diniego espresso dall’Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale (Napoli e Salerno).

L’autorizzazione era stata chiesta a riguardo del ro-pax Cartour Delta, che opera stabilmente una linea fra Salerno e Messina, anche se le parti non hanno specificato se la richiesta denegata riguardasse un episodio estemporaneo o mirasse ad affidare in pianta stabile al personale di bordo le operazioni di imbarco/sbarco nel porto campano.

Certo è che in Tribunale è stato chiamato anche Salerno Container Terminal, l’impresa portuale che ha un contratto di fornitura con Cartour (peraltro facente capo ad Agostino Gallozzi, il cui gruppo omonimo è socio paritetico di Caronte nella società di biglietteria Salerno Traghetti Terminal). Da rilevare, peraltro, come a Salerno esista anche un fornitore di manodopera temporanea (Culp Flavio Gioia) cosa che, in base alla legge portuale riformata dal cosiddetto emendamento Gariglio (per la cui applicazione manca il relativo decreto attuativo), rende pressoché impossibile (se non in via residuale) per una compagnia di navigazione ottenere l’autorizzazione a utilizzare il bordo per l’imbarco/sbarco dei mezzi.

Da capire se fra Gnv e Caronte, o addirittura fra Assarmatori e Confitarma, esista un’iniziativa congiunta sul tema, che potrebbe portare a un’azione lobbistica comune volta a scardinare l’attuale assetto normativo che disciplina le operazioni portuali, impedendo in quasi ogni frangente l’autoproduzione agli armatori secondo gli aggiornamenti normativi approvati (ma non entrati in vigore) con il decreto Rilancio del 2020.

Coesi, sul fronte opposto, Filt Cgil e Uiltrasporti. “Tutti i tentativi di autoproduzione non regolamentata vanno respinti con determinazione affinché vi sia, non solo il rispetto della specifica legge, ma anche il riconoscimento di condizioni di lavoro non inferiori, sia sotto il profilo normativo che economico, al contratto collettivo nazionale dei porti” ha affermato Natale Colombo, il segretario nazionale della Filt Cgil, cui hanno fatto eco i colleghi della segreteria di Uiltrasporti: “Tutti i tentativi di autoproduzione non regolamentata vanno respinti con determinazione. Per queste ragioni intraprenderemo tutte le iniziative che possano portare all’emanazione del decreto attuativo dell’art.199bis per difendere il diritto di lavorare in sicurezza”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 25th, 2022 at 4:00 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.