

Autoproduzione, armatori e agenti marittimi: rischio infrazioni comunitarie

Secondo Confitarma e Federagenti le nuove regole in arrivo sono eccessivamente corporative e vanno a danneggiare la competitività dei porti italiani



Uno sciopero dei portuali a Civitavecchia, maggio 2019

Ribadendolo l'ultima volta in un webinar di Assoporti tenutosi il 9 luglio, secondo Confitarma, le nuove norme sull'autoproduzione in arrivo - quelle contenute negli emendamenti al DL Rilancio, [in fase di conversione in legge](#) - renderanno impossibile svolgere questo tipo di operazioni portuali da parte delle compagnie marittime. Le conseguenze potrebbero essere pesanti per la competitività portuale italiana, col rischio che le nuove regole siano suscettibili di infrazioni comunitarie.

«Fin dalla prima formulazione dell'emendamento – afferma **Mario Mattioli**, presidente Confitarma - abbiamo fatto presente, in tutte le sedi, che la modifica dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 rappresenta un passo indietro di trent'anni per la portualità italiana». Su questa questione si ritrovano tanto Confitarma quanto Assarmatori, l'altra associazione armatoriale italiana.

Le nuove norme autorizzano l'autoproduzione solo nei casi in cui la domanda di portuali non è sufficiente. Inoltre, le compagnie dovranno schierare personale extratabellare dall'equipaggio di bordo puro. Secondo gli armatori, a prescindere dagli interessi di parte per l'autoproduzione in sé, si tratta di regole che tendono a proteggere eccessivamente la corporazione dei portuali, col rischio di sbilanciare il mercato creando condizioni poco competitive per i porti italiani. In altre parole, se disincentivare l'autoproduzione può dare più lavoro nell'immediato ai camalli, in condizioni di lavoro sempre più precarie per via di una serie di cambiamenti storici in atto (tra cui l'automazione), a lungo andare ad essere disincentivate a sbarcare saranno le stesse merci nei porti, magari per via di standard logistici non adeguati rispetto a quelli che può garantire non tanto l'equipaggio di bordo (in alcuni casi i camalli, così come i piloti dei porti, sono proprio la scelta migliore), quanto una situazione più elastica che si adatti alle esigenze di ogni singolo approdo.

«Non vogliamo il Far West, ma neanche la Russia di Stalin», afferma il [presidente uscente](#) di Federagenti, **Gian Enzo Duci**, sempre nel corso del webinar Assoporti. Per Duci «la sicurezza deve venire prima di tutto, sia per i lavoratori marittimi che per i portuali», il punto piuttosto è che «c'è un quadro normativo comunitario e una legge

Antitrust che regolano l'autoproduzione. Anche se questo emendamento venisse approvato c'è la possibilità che venga successivamente cassato».

Il diritto all'autoproduzione da parte degli armatori, precisa Confitarma, è stato riconosciuto più volte sia dall'Antitrust nazionale che dalla Corte di Giustizia europea, (la prima sentenza risale al 1991). «Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza», secondo Mattioli, «a nulla sono valsi anche i pareri contrari del governo, della Ragioneria Generale dello Stato e del ministero delle Finanze».

Gli armatori italiani chiedono la riapertura di un confronto sindacale su decisioni «che nulla hanno a che vedere con la decretazione di urgenza per l'emergenza sanitaria che il Paese sta affrontando, al fine di trovare soluzioni condivise, senza forzature politiche».

Il rischio è che si vada incontro a una procedura di infrazione comunitaria con un conseguente danno erariale.

«Avremmo voluto vedere – conclude Mattioli - le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità e lo stesso coinvolgimento su altri temi che affliggono il trasporto marittimo come, ad esempio, la grande difficoltà nell'avvicendamento degli equipaggi italiani in tutto il mondo, anziché affossare l'autoproduzione. Ora la nostra speranza è rivolta al Senato anche se è difficile pensare che ci siano i tempi per cambiare ancora tale disposizione. Di certo se la modifica all'articolo 16 della legge 84/1994 diverrà norma dello Stato, Confitarma continuerà la sua battaglia per dimostrare che si sta prendendo un grosso abbaglio».

Il Governo vuole fare felici anche Costa Crociere e le navi che operano nel cabotaggio

10 Luglio 2020 - 15:05



Mario Mattioli e Stefano Messina



中远海运集运意大利公司
COSCO SHIPPING LINES ITALY

We Deliver Value
价值 · 因运而生

La norma ad hoc che consentirà a Costa Crociere di effettuare itinerari di viaggio fra porti nazionali usufruendo dei consueti sgravi fiscali e contributivi previsti dal Registro Internazionale (ma solo per le rotte che prevedono toccate in porti esteri) è stata approvata come Ordine del Giorno al decreto Rilancio e ha superato l'esame della Camera dei deputati. Possono (quasi) festeggiare anche gli armatori di traghetti e navi impiegate nel cabotaggio cui è stato concesso fino a fine 2020 di usufruire di sgravi contributivi altrimenti riservati solo alle navi impiegate su rotte internazionali. In un colpo solo, dunque, l'esecutivo riesce a soddisfare le richieste sia di Confitarma che di

Assarmatori. Al momento si tratta di una sorta di raccomandazione a legiferare sulla materia da parte del Parlamento e potrebbe essere quindi il decreto Semplificazione la norma in cui verrà materialmente inserita questa previsione.

La notizia è stata resa noto proprio dalla Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) che ha espresso “apprezzamento per l’ordine del giorno al Decreto Rilancio, presentato dai deputati Lorenzin, Navarra e Gariglio e approvato dalla Camera dei deputati che impegna il Governo a rispondere positivamente alle istanze presentate e sostenute con forza dalla Confederazione Italiana Armatori in materia di ripartenza delle crociere tra porti nazionali e riconoscimento di un concreto sostegno alle aziende operanti con navi iscritte nel Primo registro”. Curiosamente l’on. Gariglio è lo stesso firmatario dell’emendamento ‘anti-autoproduzione’ contro cui gli armatori di navi ro-ro e traghetti stanno battagliando su un altro fronte.

L’ordine del giorno che riguarda invece gli itinerari fra porti nazionali di Costa Crociere impegna espressamente il Governo in primis “a consentire – spiega sempre Confitarma – alle navi da crociera già iscritte nel registro internazionale italiano la possibilità di effettuare servizi di crociera che tocchino esclusivamente porti nazionali, fino al 31 dicembre 2020”. Oltre a ciò consentirà “alle imprese armatrici di tutte le unità iscritte nel Primo registro che esercitano attività di cabotaggio e di bunkeraggio marittimo, nonché adibite a deposito e assistenza alle piattaforme petrolifere nazionali, che non godono di alcun strumento di sostegno o ristoro per affrontare l’emergenza sanitaria, di essere esonerate fino al 31 dicembre 2020, dal versamento dei contributi previdenziali e assistenziali come previsto dalla legge 30 del 1998”. L’auspicio di Confitarma è pertanto quello che il Governo adotti in tempi rapidi il provvedimento necessario per rispettare gli impegni assunti.

Navigazione di (troppo) lungo corso per le Medaglie d'Onore

Tomei (USCLAC): “Attese fino a 15 anni per ricevere il riconoscimento da parte dei lavoratori che si sono distinti durante la loro carriera in mare”



Lavorare una vita, fino a meritarsi un alto riconoscimento dello Stato, e poi dover aspettare un'altra vita per riceverlo.

È il destino, fra il beffardo e lo scandaloso, dei marittimi che si sono distinti per la loro carriera a bordo delle navi e che si sono guadagnati il diritto alle “medaglie d'onore di lunga navigazione”.

La loro istituzione è stata (ri)ordinata dal Decreto legislativo n.66 del 15 marzo 2010 e i destinatari possono essere sia militari delle varie forze armate che marittimi impiegati nel settore civile. Ce ne sono di tre tipi: d'oro per i 20 anni di navigazione, d'argento per i 15 e di bronzo per i 10.

Fin qui tutto bene, peccato che poi per riceverle davvero passi un tempo lunghissimo, mediamente fra i 12 e i 15 anni.

A sollevare la questione è il sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando - Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina - Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina), presieduto dal comandante Claudio Tomei, che traccia i contorni della situazione.

“Purtroppo è abbastanza comune che alle cerimonie di consegna delle medaglie vadano le vedove o i familiari dei marittimi, che nel frattempo sono morti: io stesso ne ho avuto esperienza personale, perché

ricordo che andai con mia madre a ritirare quella di mio padre” spiega Tomei, che peraltro ha in mano il suo attestato da 11 anni ed è a sua volta in lunga attesa.

Si stima che i marittimi interessati siano fra i duemila e i tremila, un numero elevato che stride con quello delle medaglie effettivamente consegnate ogni anno, che è appena sopra 50.

Il motivo? Soldi, banalmente: il budget stanziato dallo Stato (nello specifico dal Ministero delle Infrastrutture, ma nella faccenda sono coinvolti anche quelli del Lavoro e dell'Economia) non è sufficiente a coprire le spese necessarie per le medaglie, peraltro modeste, come si può immaginare.

USCLAC, sindacato che si è distinto per storiche campagne sull'amianto e per il riconoscimento del lavoro usurante per i marittimi, si sta attivando anche per questa battaglia, dal valore sicuramente più simbolico ma non meno importante.

La conclusione è amara: “È un ulteriore segnale della scarsa considerazione di cui gode la categoria dei marittimi: per altre onorificenze analoghe, come i Cavalieri o i Maestri del Lavoro, i premi arrivano subito”.

Ma il battagliero Tomei non molla: “Chiederemo un interessamento anche alla Presidenza della Repubblica, credo che anche Confindustria e Assarmatori ci supporteranno: lo dobbiamo ai moltissimi colleghi che hanno lavorato per decenni sulle navi di tutto il mondo con passione ed onore”.