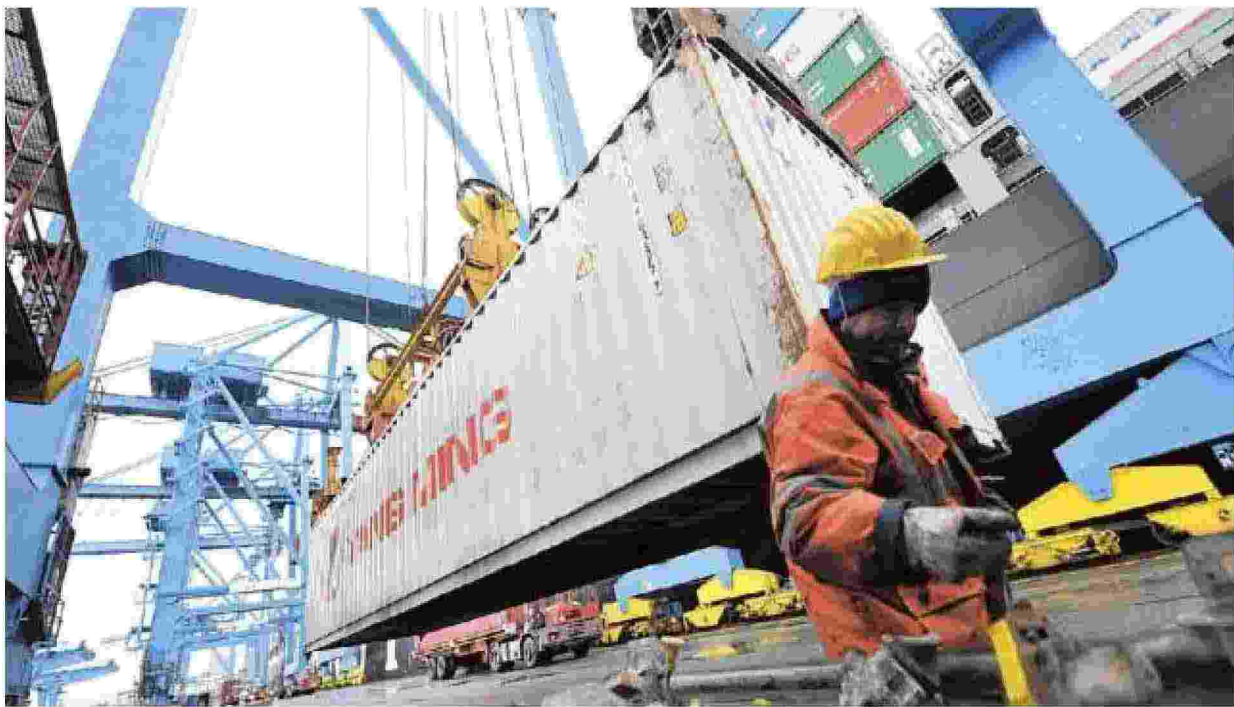


Rassegna stampa Assarmatori del 18/07/2020

Indice delle testate

Il Secolo XIX.....	2
The MediTelegraph.....	4
Il Secolo Online.....	7
Shipping Italy.....	10



Salvini al fronte del porto: troppo potere ai camalli

Un lavoratore Culm al terminal Sech di Genova (foto Pambianchi). Si riapre il dibattito sul lavoro in porto **QUARATI/PAGINA17**

Il leader della Lega, Salvini: «Questo governo è ostaggio della Cgil»
Sindacati e Pd: «I sovranisti preferiscono la manodopera straniera?»

«Troppo potere ai camalli» Si riaccende lo scontro sul lavoro in banchina

IL CASO

Alberto Quarati
INVIATO A SORRENTO

Si accende lo scontro tra destra e sinistra sulla norma del decreto Rilancio che nei fatti limita la pratica dell'autoproduzione - cioè la possibilità di bloccare e sbloccare la merce, o pro-

prio caricarla e scaricarla - utilizzando gli equipaggi delle navi e non il personale portuale. Ospite alla "Due Giorni" dell'Alis, l'associazione logistica ad adottare un modello produttivo dell'intermodalità sostenibile, il segretario della Lega, Matteo Salvini, è stato netto: «Questo governo è ostaggio della Cgil, che sta dicendo no a tutto: no ai voucher, no alla flat tax, no al modello Genova, no al fatto che se sei un operatore e ti costa meno scaricare con i tuoi

uomini, non lo puoi fare e devi fruire di altra forza lavoro per dare più tessere ai sindacati. Costringere un imprenditore ad adottare un modello produttivo che magari costa di più è uno svantaggio per le aziende italiane e per chi va fare la spesa, perché se mi costa di più il trasporto, mi costa di più la frutta che compro al supermercato. È una logica sindacalista e sindacalizzata, mentre l'Italia ha bisogno di velocità, non

di burocrazia». Quella dell'autoproduzione è una delle battaglie più antiche nei porti: oggi in Italia è praticata a macchia di leopardo, il Dl Rilancio fa ordine ma pone dei paletti che nei fatti la rende, a giudizio degli armatori, finanziariamente e burocraticamente impraticabile. Gli armatori ne rivendicano il diritto per evitare il monopolio economico del lavoro portuale (specie se si tratta di traghetti o navi di linea, che

toccano sempre gli stessi porti con alta frequenza), mentre i sindacati di tutto il mondo, almeno occidentale, dichiarano guerra a questo strumento perché da una parte espone i marittimi a un potenziale sfruttamento indebito, e dall'altra toglie lavoro ai portuali (garantendo però - si dice in *camera caritatis* negli ambienti imprenditoriali - organici sovradimensionati, specialmente nelle compagnie portuali come quella genovese). A Salvini, dal Partito Democratico risponde Davide Gariglio, capogruppo commissione Trasporti alla Camera e autore dell'emendamento al dl Rilancio che ha introdotto le nuove norme dell'autoproduzione: «Si tratta di una legge attesa da 20 anni - dice l'esponente di spicco della portualità Dem - Siamo di fronte a un sovranista a fasi alterne che proclama la chiusura dei porti per i migranti, ma che vorrebbe che gli stessi porti fossero a disposizione degli armatori stranieri nella completa anarchia e impunità rispetto alle nostre leggi. Salvini chiede infatti che le navi straniere possano utilizzare manodopera non qualificata e sottopagata per operazioni portuali che dovrebbero invece essere svolte da lavoratori di aziende italiane». «L'autoproduzione - aggiunge Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - è possibile, ma a condizione che si rispettino le regole, il lavoro e la sicurezza nei porti». «Il legislatore italiano - ricordano dalla Fit Cisl - quando ha recepito le direttive europee in materia di liberalizzazione dei trasporti, non ha stabilito norme di impiego minime e retribuzione minima da applicare per garantire il rispetto della sicurezza ed evitare ripercussioni sull'occupazione. Questo ha consentito lo sviluppo di pratiche che sono state di nocimento per i lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani». Il sindacato scalca Salvini e va dritto all'Alis (che ha nel gruppo armatoriale Grimaldi, che nell'associazione è il maggiore dei suoi 1.500 associati), chiedendo «di rivedere la sua posizione sull'autoproduzione». «Nei

fatti, il dl Rilancio applica una norma europea: i marittimi devono fare i marittimi, i portuali i portuali - commenta Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica dei *camalì* genovesi -. È evidente che nei porti dove non ci sono strutture per lo scarico della merce, l'armatore deve applicare l'autoproduzione, ma dove queste strutture ci sono, vanno utilizzate, e se c'è una richiesta di autoproduzione, allora lo deve fare secondo le regole».

Compatto il mondo armatoriale. «Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza», aveva denunciato nei giorni scorsi il presidente di Confitarma, Mario Mattioli. «Avremmo voluto vedere le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità 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». Rammarico e preoccupazione erano stati espressi anche da Stefano Messina, leader di Assarmatori. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA



MATTEO SALVINI
SENATORE
E SEGRETARIO DELLA LEGA

«Costringere un imprenditore ad adottare un modello produttivo che costa di più è uno svantaggio per le imprese»



Una manifestazione di portuali genovesi in un'immagine d'archivio

Salvini apre il fronte del lavoro in porto: "Stop al monopolio". I sindacati: "Sovranista o filo-straniero?"

Quella dell'autoproduzione è una delle battaglie più antiche nei porti: oggi in Italia è praticata a macchia di leopardo, il Dl Rilancio fa ordine ma pone dei paletti che nei fatti la rende, a giudizio degli armatori, finanziariamente e burocraticamente impraticabile

di Alberto Quarati, inviato

18/07/2020

Sorrento - Si accende lo scontro tra destra e sinistra sulla norma del decreto Rilancio che nei fatti limita la pratica dell'autoproduzione - cioè la possibilità di bloccare e sbloccare la merce, o proprio caricarla e scaricarla - utilizzando gli equipaggi delle navi e non il personale portuale. Ospite alla "Due Giorni" dell'Alis, l'associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, **il segretario della Lega, Matteo Salvini, è stato netto: «Questo governo è ostaggio della Cgil, che sta dicendo no a tutto: no ai voucher, no alla flat tax, no al modello Genova, no al fatto che se sei un operatore e ti costa meno scaricare con i tuoi uomini, non lo puoi fare e devi fruire di altra forza lavoro per dare più tessere ai sindacati. Costringere un imprenditore ad adottare un modello produttivo che magari costa di più è uno svantaggio per le aziende italiane e per chi va fare la spesa, perché se mi costa di più il trasporto, mi costa di più la frutta che compro al supermercato. È una logica sindacalista e sindacalizzata, mentre l'Italia ha bisogno di velocità, non di burocrazia».**

Quella dell'autoproduzione è una delle battaglie più antiche nei porti: oggi in Italia è praticata a macchia di leopardo, il Dl Rilancio fa ordine ma pone dei paletti che nei fatti la rende, a giudizio degli armatori, finanziariamente e burocraticamente impraticabile. Gli armatori ne rivendicano il diritto per evitare il monopolio economico del lavoro portuale (specie se si tratta di traghetti o navi di linea, che toccano sempre gli stessi porti con alta frequenza), mentre i sindacati di tutto il mondo, almeno occidentale, dichiarano guerra a questo strumento

perché da una parte espone i marittimi a un potenziale sfruttamento indebito, e dall'altra toglie lavoro ai portuali (garantendo però - si dice in camera caritatis negli ambienti imprenditoriali - organici sovradimensionati, specialmente nelle compagnie portuali come quella genovese). A Salvini, dal Partito Democratico risponde Davide Gariglio, capogruppo commissione Trasporti alla Camera e autore dell'emendamento al dl Rilancio che ha introdotto le nuove norme dell'autoproduzione: «Si tratta di una legge attesa da 20 anni - dice l'esponente di spicco della portualità Dem - Siamo di fronte a un sovranista a fasi alterne che proclama la chiusura dei porti per i migranti, ma che vorrebbe che gli stessi porti fossero a disposizione degli armatori stranieri nella completa anarchia e impunità rispetto alle nostre leggi. **Salvini chiede infatti che le navi straniere possano utilizzare manodopera non qualificata e sottopagata per operazioni portuali che dovrebbero invece essere svolte da lavoratori di aziende italiane**».

"La norma sull'autoproduzione nei porti è una norma di civiltà che tutela l'interesse generale e contrasta lo sfruttamento dei lavoratori - dice **Claudio Tarlazzi**, segretario generale della Uiltrasporti -. Certamente non risponde né a interessi particolari né ai poteri forti, come invece preferirebbe probabilmente l'onorevole Matteo Salvini".

«[L'autoproduzione](#) - aggiunge Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - è possibile, ma a condizione che si rispettino le regole, il lavoro e la sicurezza nei porti». «Il legislatore italiano - ricordano dalla Fit Cisl - quando ha recepito le direttive europee in materia di liberalizzazione dei trasporti, non ha stabilito norme di impiego minime e retribuzione minima da applicare per garantire il rispetto della sicurezza ed evitare ripercussioni sull'occupazione. Questo ha consentito lo sviluppo di pratiche che sono state di nocumento per i lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani». Il sindacato scavalca Salvini e va dritto all'Alis (che ha nel gruppo armatoriale Grimaldi, che nell'associazione **è il maggiore dei suoi 1.500 associati**), chiedendo «di rivedere la sua posizione sull'autoproduzione». «Nei fatti, il dl Rilancio applica una norma europea: i marittimi devono fare i marittimi, i portuali i portuali - commenta Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica dei camalli genovesi -. È evidente che nei porti dove non ci sono strutture per lo scarico della merce, l'armatore deve applicare l'autoproduzione, ma dove queste strutture ci sono, vanno utilizzate, e se c'è una richiesta di autoproduzione, allora lo deve fare secondo le regole».

Compatto il mondo armatoriale. «**Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza**», aveva denunciato nei giorni scorsi il presidente di Confitarma, Mario Mattioli. «Avremmo voluto vedere le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità 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». Rammarico e preoccupazione erano stati espressi anche da Stefano Messina, leader di Assarmatori. —

Salvini provoca i camalli: «Stop al monopolio del lavoro nei porti». Esplode la polemica

Quella dell'autoproduzione è una delle battaglie più antiche nei porti: oggi in Italia è praticata a macchia di leopardo, il Dl Rilancio fa ordine ma pone dei paletti che nei fatti la rende, a giudizio degli armatori, finanziariamente e burocraticamente impraticabile

ALBERTO QUARATI 18 LUGLIO 2020

Sorrento - Si accende lo scontro tra destra e sinistra sulla norma del decreto Rilancio che nei fatti limita la pratica dell'autoproduzione - cioè la possibilità di bloccare e sbloccare la merce, o proprio caricarla e scaricarla - utilizzando gli equipaggi delle navi e non il personale portuale. Ospite alla "Due Giorni" dell'Alis, l'associazione logistica dell'intermodalità sostenibile, **il segretario della Lega, Matteo Salvini, è stato netto: «[Questo governo è ostaggio della Cgil](#)**, che sta dicendo no a tutto: no ai voucher, no alla flat tax, no al modello Genova, no al fatto che se sei un operatore e ti costa meno scaricare con i tuoi uomini, non lo puoi fare e devi fruire di altra forza lavoro per dare più tessere ai sindacati. Costringere un imprenditore ad adottare un modello produttivo che magari costa di più è uno svantaggio per le aziende italiane e per chi va fare la spesa, perché se mi costa di più il trasporto, mi costa di più la frutta che compro al supermercato. È una logica sindacalista e sindacalizzata, mentre l'Italia ha bisogno di velocità, non di burocrazia».

Quella dell'autoproduzione è una delle battaglie più antiche nei porti: oggi in Italia è praticata a macchia di leopardo, il Dl Rilancio fa ordine ma pone dei paletti che nei fatti la rende, a giudizio degli armatori, finanziariamente e burocraticamente impraticabile. Gli armatori ne rivendicano il diritto per evitare il monopolio economico del lavoro portuale (specie se si tratta di traghetti o navi di linea, che toccano sempre gli stessi porti con alta frequenza), mentre i sindacati di tutto il

mondo, almeno occidentale, dichiarano guerra a questo strumento perché da una parte espone i marittimi a un potenziale sfruttamento indebito, e dall'altra toglie lavoro ai portuali (garantendo però - si dice in camera caritatis negli ambienti imprenditoriali - organici sovradimensionati, specialmente nelle compagnie portuali come quella genovese).

A Salvini, dal Partito Democratico **risponde Davide Gariglio, capogruppo commissione Trasporti alla Camera** e autore dell'emendamento al dl Rilancio che ha introdotto le nuove norme dell'autoproduzione: «Si tratta di una legge attesa da 20 anni - dice l'esponente di spicco della portualità Dem - Siamo di fronte a un sovranista a fasi alterne che proclama la chiusura dei porti per i migranti, ma che vorrebbe che gli stessi porti fossero a disposizione degli armatori stranieri nella completa anarchia e impunità rispetto alle nostre leggi. Salvini chiede infatti che le navi straniere possano utilizzare manodopera non qualificata e sottopagata per operazioni portuali che dovrebbero invece essere svolte da lavoratori di aziende italiane».

"La norma sull'autoproduzione nei porti è una norma di civiltà che tutela l'interesse generale e contrasta lo sfruttamento dei lavoratori - dice **Claudio Tarlazzi**, segretario generale della Uiltrasporti - . Certamente non risponde né a interessi particolari né ai poteri forti, come invece preferirebbe probabilmente l'onorevole Matteo Salvini".

«L'autoproduzione - aggiunge Natale Colombo, segretario nazionale della Filt Cgil - è possibile, ma a condizione che si rispettino le regole, il lavoro e la sicurezza nei porti».

«Il legislatore italiano - ricordano dalla Fit Cisl - quando ha recepito le direttive europee in materia di liberalizzazione dei trasporti, non ha stabilito norme di impiego minime e retribuzione minima da applicare per garantire il rispetto della sicurezza ed evitare ripercussioni sull'occupazione. Questo ha consentito lo sviluppo di pratiche che sono state di nocumento per i lavoratori e le lavoratrici dei porti italiani». Il sindacato scavalca Salvini e va dritto all'Alis (che ha nel gruppo armatoriale Grimaldi, che nell'associazione è il maggiore dei suoi 1.500 associati), chiedendo «**di rivedere la sua posizione sull'autoproduzione**». «Nei fatti, il dl Rilancio applica una norma europea: i marittimi devono fare i marittimi, i portuali i portuali -

commenta **Antonio Benvenuti, console della Compagnia unica dei camalli genovesi** -. È evidente che nei porti dove non ci sono strutture per lo scarico della merce, l'armatore deve applicare l'autoproduzione, ma dove queste strutture ci sono, vanno utilizzate, e se c'è una richiesta di autoproduzione, allora lo deve fare secondo le regole». Compatto il mondo armatoriale. «Negare ai vettori marittimi questo diritto rappresenta una violazione del principio di libera concorrenza», aveva denunciato nei giorni scorsi il presidente di Confitarma, **Mario Mattioli**. «Avremmo voluto vedere le istituzioni dedicarsi con la stessa intensità 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». Rammarico e preoccupazione erano stati espressi anche da **Stefano Messina, leader di Assarmatori**. —

Autoproduzione: la battaglia ora si sposta all'Antitrust e alla Corte di Giustizia Europea

18 Luglio 2020 - 19:01



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

We Deliver Value
价值 · 因运而生

Sorrento (Napoli) – Giunta al termine la battaglia in Parlamento, vinta dai portuali che hanno ottenuto l'approvazione dell'emendamento nel decreto Rilancio (diventato articolo 199-bis) che di fatto limita l'autoproduzione durante la sosta delle navi in banchina, ora si aprirà un nuovo fronte di scontro perché gli armatori sono determinati a non arrendersi. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il fronte armatoriale (rappresentato dalle associazioni Alis, Confitarma, Assarmatori e pure Federagenti) è compatto nel voler reagire rivolgendosi all'Autorità Antitrust e alla Corte di Giustizia Europea per impugnare una norma che farebbe secondo loro tornare i porti 30 anni indietro. Guido Grimaldi, in occasione della Due Giorni di Alis andata in scena a

Sorrento, a domanda specifica ha confermato che se sarà quella la linea d'azione da intraprendere dicendo: "Certamente ci muoveremo in quella direzione".

Durante il suo discorso di fronte agli associati di Alis Grimaldi ha evidenziato il fatto che a pagare il prezzo finale di questa per lui ingiustificata 'riserva' di autoproduzione saranno le aziende e quindi i consumatori finali sui quali verranno ribaltati gli extra-costi conseguenti. "L'emendamento come quello sull'autoproduzione rischia di ledere la competitività del settore marittimo, in particolare per le navi impegnate nelle Autostrade del Mare" ha detto, sottolineando l'urgenza di una maggiore attenzione verso il settore marittimo. "Si corre quindi il rischio di tornare indietro di trent'anni, con pesanti ripercussioni sull'occupazione e un significativo aumento dei costi per gli armatori, dal momento che si ritroverebbero a non poter più disporre del proprio personale di bordo e, di conseguenza, tale condizione potrebbe determinare degli abusi di posizione dominante che potrebbe inevitabilmente far perdere traffici e volumi agli armatori e a tutta la portualità italiana".

Prontamente è arrivata la replica del sindacato dei lavoratori Fit Cisl che in una nota ha scritto: "La norma contenuta nella legge di conversione del decreto Rilancio che regolarizza il lavoro nei porti italiani non può essere strumentalizzata, pertanto chiediamo ad Alis di rivedere la sua posizione di contrarietà in merito. Il legislatore italiano – hanno aggiunto – quando a suo tempo ha recepito le direttive europee in materia di liberalizzazione dei trasporti, non ha stabilito norme di impiego minime e retribuzione minima da applicare per garantire il rispetto delle norme di sicurezza ed evitare ripercussioni sull'occupazione. Questo ha consentito lo sviluppo di pratiche che sono state di nocumento per le lavoratrici e i lavoratori portuali italiani e marittimi".

Fit Cisl non si dice "contro la liberalizzazione perché la concorrenza genera qualità" ma ha aggiunto che "la competizione fra imprese, nel settore dei trasporti, è sana e leale quando, a parità di condizioni di sicurezza osservate e praticate e di qualità prodotta, la capacità organizzativa delle imprese è tale da consentire l'offerta di un servizio a un prezzo inferiore. Negli anni invece abbiamo assistito a fenomeni distorsivi che sono andati in tutt'altra direzione e che hanno penalizzato le aziende italiane e il profilo occupazionale del nostro Paese".

Nell'ultima parte della Due giorni di Alis Grimaldi ha teso la mano alle altre associazioni di categoria dell'armamento e della logistica (Assarmatori inclusa) invitando all'elaborazione e alla sottoscrizione di un documento congiunto che coinvolga anche le autorità portuali al fine di far ripartire il settore. "Cosa dobbiamo fare noi imprenditori del mare? Abbiamo sbagliato tutto, i portuali hanno decretato uno sciopero, non si sa perché visto che hanno vinto una battaglia ideologica che si chiama autoproduzione. Forse dobbiamo fare un'ora di sciopero, poi 2, poi 3 ore di sciopero. Ma possiamo mai arrivare nel 2020 in un momento disastroso dell'economia come questo a dover scioperare?".

A proposito della paralisi decisionale e di investimenti delle Autorità di Sistema Portuale ha poi proseguito dicendo: “Dopo 2 anni ci ritroviamo a parlare delle stesse cose. Il presidente del porto dovrebbe sponsorizzare il proprio scalo e invece si vede massacrato. Patroni Griffi a Brindisi ha fatto una battaglia sana, volevo una concessione ci sono 9 ormeggi, e si è scatenato un inferno. Baldissara è stato massacrato al porto di Livorno perché volevamo una concessione non provvisoria. Ma qual è la soluzione? Abbiamo avuto qui una ministra di qualità come la De Micheli, anche il ministro Boccia, un’opposizione che vuole essere proattiva. Mi domando: cosa dobbiamo fare? O noi non sappiamo portare le nostre istanze anche come Confitarma o il Governo rischia di pensare che gli imprenditori sono belli sani ma rischieremo. I bilanci sono massacrati, c’è un calo tra il 50 e il 60% dei passeggeri in Sardegna. Se alla fine ci troviamo in questa situazione e siamo tutti per ripartire, destra e sinistra, la possiamo trovare una soluzione? Non vogliamo fare uno sciopero, fermare 24 ore massacrare gli armatori e il popolo dei trasportatori, parliamo di 10-20mila camion al giorno. Facciamo un documento congiunto tra Alis e i porti, facciamo un tavolo condiviso”.