

Autoproduzione, gli armatori promettono battaglia: "I privilegi non sono diritti" / IL CASO

"E' illogico pensare che la rendita di una parte (le compagnie portuali, ndr) sia garantita mentre le difficoltà di chi trasporta la merce siano ignorate"

di Francesco Ferrari

22/07/2020

Roma - Il diritto all'autoproduzione, ovvero all'utilizzo di lavoratori marittimi al posto dei portuali «in casi eccezionali e regolamentati», non può essere soppresso per decreto. La battaglia più calda dell'estate, quella del lavoro in banchina, alimentata anche dalla [dura posizione di Matteo Salvini](#) contro quelle che il leader della Lega ha liquidato come «rendite monopolistiche», non pare destinata a smorzarsi. E, mentre i sindacati annunciano la sospensione dello sciopero del 24 luglio mantenendo comunque alta la guardia sul tema, **le due associazioni degli armatori ritrovano l'unità annunciando «azioni in ogni sede».**

«Per colpire gli abusi di qualcuno - dice **Mario Mattioli, presidente di Confitarma** - non si può colpire la libertà di iniziativa economica di un'intera categoria imprenditoriale. È evidente che questa misura comporterà un aumento delle già elevate tariffe applicate nei porti italiani, con pesante danno per la competitività della portualità italiana, maggiori costi per le imprese armatoriali, oltre che una penalizzazione per i lavoratori marittimi in termini occupazionali, ma anche retributivi. Per questo difenderemo le nostre ragioni in ogni sede consentita». Per Mattioli «il provvedimento inserito nel decreto contiene una evidente contraddizione. Se davvero si vuole tutelare la sicurezza dei marittimi, perché si continua a consentire l'autoproduzione laddove non esiste un'entità autorizzata ad applicare tariffe prestabilite? **La salute di un marittimo va difesa in un porto e non in un altro? La nostra sensazione è che si vogliano difendere privilegi e non diritti.** E non basta fare circolare due fotografie di operazioni fuori norma per stravolgere il quadro legislativo». Non solo. Per Mattioli «è inaccettabile, e illogico - spiega al Secolo XIX -, pensare che la rendita di una parte (le compagnie portuali, ndr) sia garantita mentre le difficoltà di chi trasporta la merce

siano ignorate. Se la prima parte è in crisi è perché la seconda lo è di più. Ignorare questa evidenza è frutto di sciatteria o di un'azione calcolata?».

Come si comporteranno, ora, gli armatori? «Utilizzeremo, come abbiamo scritto nella nota congiunta, le azioni che ci mette a disposizione lo Stato di diritto. Naturalmente, in prima battuta, **confidiamo che in fase di emanazione dei decreti attuativi il governo torni sui propri passi, ripristinando una situazione accettabile**. Ci auguriamo che questo approccio veterostalinista possa essere archiviato. In caso contrario, valuteremo come comportarci». Sulla stessa linea **Stefano Messina, presidente di Assarmatori**, che parla apertamente di «stagione di contenziosi»: «Non si può modificare con un emendamento estemporaneo, non preceduto da alcun confronto fra le varie parti coinvolte, la disciplina di una materia così complessa. Un metodo del genere non poteva che portare a una soluzione normativa pasticciata, che oltre a riportare il mercato dei servizi portuali indietro di 30 anni, si pone in evidente contrasto con la normativa antitrust nazionale e comunitaria circostanza che ci condurrà ad una stagione di contenziosi che non gioverà certo al nostro settore». —