

Autoproduzione, un altro via libera dal Tar siciliano / IL CASO

Genova - Se non lo fai su tutte le navi, non è un'operazione portuale. È l'estrema sintesi del principio alla base della sentenza del Tribunale amministrativo per la Sicilia.

ALBERTO QUARATI - MARZO 27, 2019
CONDIVIDI



Genova - Se non lo fai su tutte le navi, non è un'operazione portuale. È l'estrema sintesi del principio alla base della sentenza del Tribunale amministrativo per la Sicilia, che a parere del sindacato segna un punto a favore degli armatori sul tema dell'autoproduzione, cioè la possibilità di utilizzare i marittimi per fissare tir e container a bordo in modo che non sbattano o non cadano durante la navigazione, mansione al contrario fortemente rivendicata dai lavoratori portuali pressati dall'avanzata dell'automazione, **in una battaglia che oggi si gioca sulle banchine di tutto il mondo.**

Nella sentenza pubblicata lunedì (a 12 giorni dallo sciopero dei portuali napoletani proprio contro l'autoproduzione) il Tar bocchia il ricorso presentato dell'Impresa portuale di Trapani contro l'**Autorità di sistema portuale della Sicilia Occidentale e la Capitaneria di porto trapanese** per aver definito, in due ordinanze emanate a primavera 2018, le attività «di rizzaggio, derizzaggio, fardaggio e fissaggio» riferite ad autoveicoli e mezzi gommati, come "servizi" e

non “operazioni” portuali (quest'ultime, appunto, riservate ai soli lavoratori di banchina).

La sentenza del Tar sembra circoscrivere il tema ai soli carichi rotabili su traghetti (che sono però la maggior parte dei traffici merci nei porti italiani) e ricorda che le attività di rizzaggio e derizzaggio non rientrano nelle operazioni elencate nella legge portuale 84/94 e riservate ai lavoratori delle banchine, mentre enumera una serie di norme successive che fanno ricadere questa attività in quelle «non necessariamente connesse al ciclo delle operazioni portuali in relazione al movimento delle merci». Attività insomma «specialistica, necessaria ma a carattere eventuale» poiché non richiesta in tutte le operazioni: «Si pensi ad esempio al carico delle merci alla rinfusa (...)». Inoltre «a differenza della mera movimentazione delle merci» rizzaggio e derizzaggio **«non si caratterizzano solo per l'aspetto economico**, ma anche per il profilo della sicurezza della navigazione»: ecco perché sono, a parere del Tar, più servizi che operazioni portuali.

Per Maurizio Diamante, segretario nazionale Fit Cisl, «la sentenza può essere interpretata come un via libera all'autoproduzione, che per gli armatori significa risparmiare, e questo potrebbe mettere a rischio la sicurezza, che troppi datori di lavoro vedono come mero costo. Auspichiamo che i prossimi gradi di giudizio, nel solco di molte sentenze precedenti, **ribaltino**

l'impostazione del Tar, fermo restando che non escludiamo di protestare ancora per difendere il lavoro dei portuali».

Sempre lunedì Assarmatori, l'associazione degli armatori italiani in orbita Confcommercio, ha richiamato insieme a Conftrasporto la necessità di recepire il regolamento europeo su servizi portuali e tecnico-nautici: «Un'opportunità per introdurre e applicare regole valide *erga omnes* e compatibili con la tutela della concorrenza a partire da trasparenza e proporzionalità dei costi, oltre che a **un diritto all'autoproduzione**, tendente all'efficienza, che non può essere affievolito da rapporti di forza. La portualità italiana ha bisogno di procedure chiare, non può permettersi solo di fare riferimento alla giurisprudenza, asseverata dalle sentenze dei tribunali, come ormai sembra essere la regola».