

La normativa del lavoro e l'inedita prospettiva di un terminalista-rimorchiatore come Vitiello

Se quelle summenzionate sono le tre correnti principali in tema di servizi tecnico-nautici, non mancano tuttavia posizioni intermedie, come ha testimoniato ad esempio l'intervento di Luca Vitiello, che, con riuscito effetto oratorio, si è dapprima presentato quale terminalista ravennate (il Gruppo Gesmar da lui guidato è azionista al 38% della ravennate Docks Cereali, partecipata con identica quota dal

Gruppo PIR e, al 20%, dal Consorzio Agrario di Ravenna), dimostrando, voce per voce, come "i servizi tecnico nautici pesino economicamente per meno dell'1% sui costi dei suoi clienti" e come, pertanto, siano pressoché ininfluenti nello spostamento dei traffici fra un porto e l'altro.

"Tuttavia – ha proseguito Vitiello, 'svelando' ufficialmente anche la sua identità di imprenditore attivo nel rimorchio portuale (presente in 10 porti, fra cui Ravenna, Ancona e Trieste) – sono consapevole che per i traffici di linea l'impatto è differente e, soprattutto, che, essendo il servizio tecnico-nautico un costo, occorre minimizzarlo. Però non è vero, come si afferma comunemente, che il sistema di revisione delle tariffe è disincentivante perché articolato per coprire comunque i costi dell'erogatore, il che disincentiverebbe appunto all'efficienza operativa: ad Ancona, ad esempio, dove l'anno scorso ha chiuso la raffineria, ho ottenuto l'autorizzazione a ridurre la flotta di un'unità (che è stata proficuamente noleggiata in Norvegia). Ma spesso questo non viene permesso, obbligando le società a mantenere armati e attivi mezzi inutili. E c'è poi un ulteriore aspetto, su cui anche i fautori della revisione del sistema nicchiano: la normativa italiana sul lavoro per il personale navigante è totalmente diversa da quella europea, è molto più rigida per la compagnia armatoriale e, peggio ancora, si sta orientando verso un'assimilazione alla normativa per il personale di terra. Se le leggi sul lavoro fossero armonizzate a quelle europee oggi il rimorchio costerebbe meno a Trieste che a Koper....".

OMLOG
supply chain
solutions for the
fashion industry

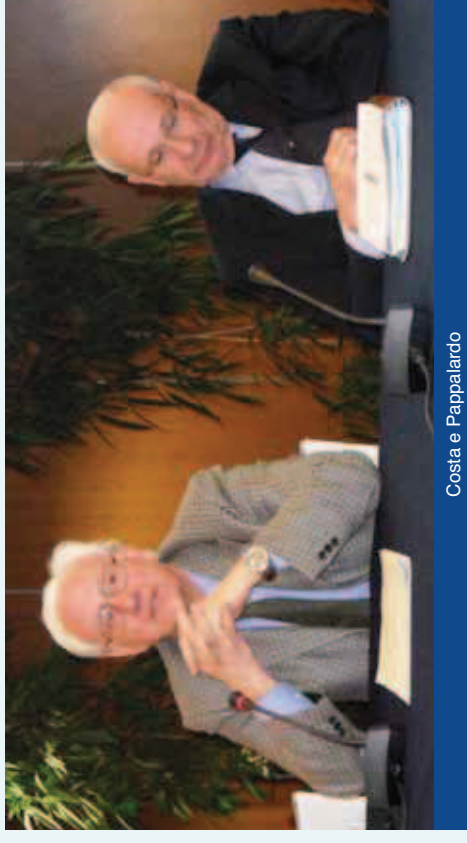
Assoporti, un tavolo sempre più spigoloso e il timone senza timoniere

Intorno, per così dire, al tavolo interassociativo (fra le organizzazioni dell'utenza e quelle di categoria, con avallo ministeriale), da cui discende l'attuale assetto organizzativo dei sistemi tecnico nautici, sono state tirate le stoccate più audaci dell'incontro organizzato dal Propeller di Venezia.

Ritenuto finora strumento indispensabile da fornitori e utenti dei servizi, tanto più alla luce di un possibile prossimo intervento giudiziario, che rischia di fare tabula rasa del sistema vigente prima che sia stata elaborata un'alternativa, l'accordo, con un netto cambio di posizione, è stato disdetto da Assoporti.

Il presidente di Confindarma Paolo d'Amico lo aveva già anticipato, non senza polemiche, due settimane fa ([S2S n.13/2013](#)) e Paolo Costa lo ha ufficializzato con enfasi: "Non ho nulla contro i tavoli, ma in questo Paese, dove è sempre difficile distinguere fra chi dà pareri e chi si assume la responsabilità di decidere, sono una lebbra, figlia del corporativismo prima e del consociativismo poi. Ai tavoli siedono i portatori dei diversi interessi, interessi che sta all'autorità equilibrare e bilanciare assumendo decisioni: gli operatori possono fare i tavoli e, maturata una sintesi, dare suggerimenti, ma è l'autorità a dover decidere. E, quando non decidono, le istituzioni sono inutili".

Detto che Michele Pappalardo ha replicato alla concione di Costa, invocando anche una tregua sui ricorsi giudiziari – "nessuno pretende che sia il tavolo a decidere, il suo ruolo è e resta propositivo, ma è necessario che gli operatori siedano intorno ad un tavolo, con la consapevolezza che l'attuale sistema non è più rispondente alle



Costa e Pappalardo

esigenze del mercato e che va gestito un cambiamento improcrastinabile, evitando di porsi nella condizione passiva di sola ricezione di provvedimenti predisposti da chi non ha alcuna esperienza nel settore" –, lo strappo di Assoporti rimanda a un problema ben più grave, vale a dire la completa confusione istituzionale in tema di porti.

La situazione infatti ha del paradossale: Assoporti raggruppa tutte le Autorità Portuali italiane, emanazioni di quel Ministero dei Trasporti responsabile e finora difensore ([S2S n.4/2013](#)) del vigente assetto dei servizi tecnico-nautici che ora proprio Assoporti, distendendo il tavolo interassociativo supervisionato proprio dal Ministero, rigetta, contrastando di fatto (e del resto non sarebbe la prima volta: vedasi la querelle sugli aumenti salariali dei dipendenti delle Authorities) l'amministrazione centrale da cui dipende.

Come se non bastasse, proprio nei giorni scorsi il progetto di riforma della

Legge 84/94, già criticato da Assoporti in più occasioni e oggi, dopo la disdetta dell'accordo interassociativo, ancor più esecrabile per l'associazione laddove, in materia di tecnico-nautici, rafforza ciò che l'associazione stessa ritiene ufficialmente una stortura, è stato rilanciato in pompa da parlamentari di diversi schieramenti (il montiano Maurizio Rossi e il PD Marco Filippi).

Il tutto a dispetto del fatto che molti dei vertici delle Autorità Portuali siano espressione (soprattutto nel caso del PD) di quegli stessi schieramenti politici. Se a questo aggiungiamo che pure un Governo tecnico si è dimostrato del tutto alieno alla materia portuale (proprio sul tema dei servizi tecnico-nautici vale la pena rileggere il pilatesco intervento del sottosegretario Guido Improta all'assemblea autunnale di Confindarma, [S2S n.39/2012](#)) e che, a quasi due mesi dalle elezioni, non c'è nemmeno una vaga idea di chi guiderà un Paese in piena crisi economica, l'orizzonte appare davvero scuro. E non solo per piloti, ormeggiatori e naviganti.