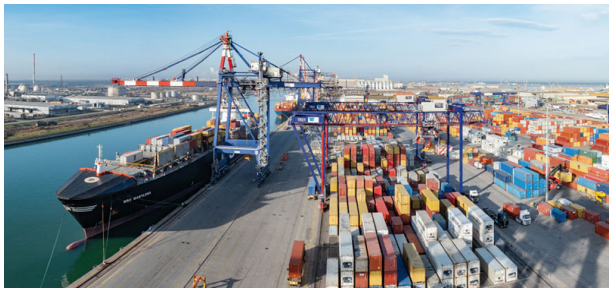
Unione Sindacale di Base

MSC alla conquista dei porti italiani: contro il monopolio degli armatori e l’ora di organizzarci



Nazionale, 16/01/2023

Se andrà in porto l’acquisizione da parte di Terminal Investiments Limited (gruppo MSC) del Terminal Darsena Toscana nello scalo commerciale di Livorno, la società di Gianluigi Aponte, o altre da essa controllate, arriveranno a detenere il 100% di Roma Container Terminal a Civitavecchia, 100% del Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro, 100% del Terminal Bettolo di Genova + importanti quote in Gruppo Spinelli, Ignazio Messina, GNV e Stazioni Marittime Genova, 100% del Consorzio Napoletano Terminal Container, 100 % TDT e 50% di Lorenzini a Livorno, 80% di Trieste Marine Terminal, 40% di La Spezia Container Terminal. Per non parlare di alcune partecipazioni negli Scali di Ancona, Venezia.

MSC ha inoltre intrapreso una forte campagna di acquisizioni anche nel settore della logistica con l’acquisto di tutte le attività logistiche Bolloré Africa Logistics per 5,1 miliardi di euro e la recente aggiudicazione, insieme ad altre società, di tutto il settore della logistica in Italia del colosso dell’energia americano Baker Hughes. Una società vale la pena ricordare, che ha la sede legale in Svizzera. Nulla di diverso da quanto sta succedendo anche con altre grandi società armatoriali a partire da Grimaldi, per fare un altro esempio “italiano”.

Nell’ultimo provvedimento governativo, in ordine di tempo, recante norme per la tutela della concorrenza si può leggere tra le finalità “promuovere lo sviluppo della concorrenza, anche al fine di garantire l’accesso ai mercati di imprese di minori dimensioni…” e al punto 4: “rimuovere gli ostacoli regolatori, di carattere normativo e amministrativo, all’apertura dei mercati.” All’art 3 recante norme per le concessioni delle aree demaniali portuali viene subito abrogato la disposizione che vietata il cumulo delle concessioni per le medesime

attività portuali all'interno di un singolo porto avente "rilevanza nazionale".

Si sta portando a compimento quello che era il disegno iniziale intrapreso a partire dai decreti Prandini a fine anni 80 e proseguito con l'approvazione della Legge 84/94. In nome della libera concorrenza e dei diktat europei è stato smantellato il monopolio della manodopera portuale attraverso le compagnie andando a creare una miriade di soggetti, spesso in competizione tra loro, per abbassare il costo del lavoro e aumentare la produttività. Contemporaneamente si è passati alla svendita delle banchine pubbliche attraverso il consolidamento di vari soggetti privati attraverso società terminaliste che via via sono state acquisite, attraverso un lavoro lento ma scientifico, dai colossi armatoriali creando dei veri e propri monopoli e cartelli in tutti i porti italiani e non solo.

L'obiettivo finale, ormai chiaro e limpido è quello di procedere alla ristrutturazione dell'interno ciclo portuale, magari sfruttando il pretesto del progresso tecnologico e dell'automazione, introducendo l'autoproduzione per arrivare ad una liberalizzazione completa e definitiva. Non è un caso che si inizi a parlare di ingenti fondi per il prepensionamento dei lavoratori portuali senza però discutere di una legge che definisca il LAVORO portuale (in quanto tale) come usurante. IL sogno capitalista: Monopolio imprenditoriale e manodopera parcellizzata, divisa e priva di strumenti adeguati ad affrontare l'attacco finale.

Messa così potrebbe sembrare uno scenario apocalittico ma riflettendo bene le conseguenze materiali di questo processo già si vedono. Si vedono sui salari, fermi al palo da anni a fronte di un'inflazione spaventosa che nel nostro paese è ormai attestata sulla doppia cifra, anche nel settore portuale con dislivelli importanti anche tra porto e porto (nord-sud ma non solo) così come a livello Europeo. Si vede dagli ultimi integrativi ormai internamente costruiti sulla produttività a scapito della professionalità (ultimo esempio quello di Goia Tauro). Si vede dai cicli di lavoro sempre più veloci e si vede anche dalla sicurezza e dagli incidenti sulle banchine. Che non ci sia una strategia delle nostre controparti, con l'assenso dei sindacati concertativi, sarebbe ingenuo pensarlo. Così come è palese la complicità della politica e delle istituzioni che stanno consegnando nelle mani dei privati un settore strategico della nostra economia esponendoci a futuri ricatti. Nel dibattito pubblico nella nostra città, a seguito del recente annuncio dell'acquisto TDT, si parla solo di traffici e nuove occasioni commerciali senza prendere minimamente in considerazione i risvolti occupazionali.

Che l'obiettivo sia questo è ormai chiaro quella che manca è una strategia comune da parte dei lavoratori. Superare le divisioni è il primo passo per affrontare le nuove sfide che ci aspettano. Per questi motivi, oltre a lavorare insieme alle altre strutture di USB nei vari scali italiani, nel nostro porto, abbiamo avviato una campagna per la creazione di un unico polo di manodopera portuale. Un modo per contrastare lo strapotere degli armatori sulle banchine. Superare le divisioni vuol dire anche ribadire un principio chiaro che negli anni è stato oggetti di numerosi attacchi da parte delle nostre controparti insieme ai sindacati complici. Chi lavora all'interno dell'area portuale deve essere inquadrato allo stesso modo. Negli ultimi anni si è invece diffuso il sistema marcio degli appalti nei servizi portuali con l'applicazione

dei più disparati contratti nazionali molti dei quali con minimi tabellari da fame.

USB Porto di Livorno