

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## I lavoratori (del Sech) accerchiati

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 4th, 2020

*Contributo a cura di RSU – Rappresentanza sindacale unitaria del Terminal Sech del porto di Genova*

In questi giorni si sta decidendo il futuro di 240 lavoratori e delle loro famiglie. Ciò sta avvenendo a un livello ben al di sopra delle nostre teste, perciò, dato che su questo argomento chiunque ha detto la sua, spesso senza cognizione di causa o mentendo strumentalmente, sentiamo l'esigenza di far sentire anche la nostra voce come lavoratori del Sech, provando a mettere in ordine cronologico gli eventi che ci hanno condotto fino a qui.

Nel 2018 G.I.P. (Gruppo Investimenti Portuali) ha ceduto le proprie quote del consorzio Bettolo al gruppo MSC, a causa di una differente visione economica e gestionale della banchina. SECH da sempre è un terminalista puro che offre servizi conto terzi, mentre MSC, essendo principalmente un armatore, può permettersi di non avere nella portualità il suo core business, sacrificando le tariffe portuali a favore di un risparmio armatoriale, ovviamente a discapito dei lavoratori diretti della comunità portuale e non ultimo dell'erario. Nell'articolo ["La regina tradita"](#) apparso in data 30/01/2020 su Shipping Italy, ad opera di un sedicente esperto di lavoro portuale, si asseriva che lo scioglimento del Consorzio Bettolo fosse imputabile solamente alla volontà di G.I.P. di favorire PSA. Ci stupisce inoltre che lo stesso "esperto", quantomeno simpatizzante di una organizzazione di ispirazione di estrema sinistra (CALP), definisca (già a partire dal titolo) la merce regina delle calate, mettendo in secondo piano i lavoratori, cosa che non riuscirebbe neanche al più spregiudicato e liberista dei dirigenti.

Per quanto riguarda invece l'articolo apparso sul Secolo XIX sempre in data 30/01/2020 dove si affermava che, a causa delle contrazioni di traffico di SECH, il servizio frigoristi fino ad oggi svolto da Derrick sarebbe stato internalizzato e di conseguenza Derrick avrebbe avuto 9 esuberi, ci permettiamo anche qua di dire la nostra versione dal momento che, al contrario di altri, siamo stati e saremo presenti ai tavoli dove queste cose vengono discusse. Abbiamo ricevuto rassicurazioni che nessuno dei lavoratori in questione, che tra l'altro sono 4 e non 9, avrà nell'immediato detrimento alcuno, ma anzi abbiamo avuto certezze che nel momento in cui la società avrà risolto l'attuale situazione, qualora lo volessero, verrebbe presa in considerazione in modo prioritario la loro assunzione presso SECH. Contestualmente notiamo che nessuno degli "esperti" di portualità

che parlano di noi si sia soffermato a evidenziare come la recente apertura del terminal APM di Vado Ligure, sia causa prima del calo di traffici soprattutto reefer nel SECH e su tutta la portualità genovese, e come la spinta automazione del succitato terminal sia causa di un forte impatto sull'occupazione di dipendenti di terminal e compagnie (ma non vi interessavano i lavoratori?).

Il 30 Gennaio 2020 sul **Secolo XIX**, e successivamente su Telenord ne **Il Punto** di Paolo Lingua, si è anche registrato l'attacco a questa operazione da parte di Augusto Cosulich, rappresentante di Cosco, a sua volta proprietario del 49% del Terminal di Vado. Egli legittimamente afferma che un monopolio di terminalisti condizionerebbe le tariffe a danno degli armatori. Da che pulpito, ci verrebbe da rispondere, visto che a detta dei maggiori esperti di shipping, uno dei principali problemi della portualità risiede proprio nello strapotere che esercitano 3 alleanze a livello mondiale e che sono addirittura in grado di condizionare esse stesse tariffe e regole del gioco. La cosa grave, a nostro parere, è che il Sig. Cosulich sembri parlare a nome di un bene comune, mentre egli è legittimamente portatore di un interesse di parte, una parte certamente più vicina al capitale piuttosto che ai lavoratori.

A tutti questi attacchi si aggiunge in ultimo quello più sconclusionato, quello del Patron di Primocanale Sig. Rossi, il quale, con la visione del porto che il grattacielo di Piazza Dante gli permette, gioca a risiko con la mappa e le destinazioni d'uso delle concessioni di AdSP, dimenticandosi che le armate sconfitte ai dadi sono persone, lavoratori e famiglie. Prima di destinare un terminal con una pluriventennale storia di buona occupazione a un altro uso, il Sig. Rossi deve dare garanzie di continuità di occupazione e di reddito, se non vuole ritrovarsi 240 lavoratori e le loro famiglie a chiedere un piatto di pasta a casa sua.

In ogni caso, preso atto dell'importanza strategica dell'operazione che si dovrebbe completare, non siamo così ingenui da non sapere quali e quanti appetiti vengano suscitati quando si parla di concessioni di aree portuali così importanti come quelle in oggetto. Quello che più ci preoccupa infatti, non è la posizione dei competitor, ma la posizione assunta dalle Organizzazioni Sindacali, di cui anche noi siamo parte attiva, e con cui ci siamo seduti ai tavoli esprimendo le preoccupazioni che esse hanno esposto alla stampa e ricevendo risposte che fino ad oggi tutti avevano ritenuto adeguate. Ci interroghiamo pertanto su che cosa sia cambiato, dato che è un fatto che i lavoratori di Sech e Vte possano godere dei migliori contratti integrativi di tutta la portualità, è un fatto che le procedure di sicurezza siano tra le più all'avanguardia in assoluto, è un fatto che ci è stato assicurato che le due aziende resteranno separate pur facendo capo a una sola società e pertanto nessun lavoratore di una realtà potrà lavorare nell'altra, è un fatto che in tutti questi anni entrambe le aziende hanno ampiamente attinto al bacino dei lavoratori della Compagnia Unica facendo sempre fronte puntualmente a quanto loro dovuto, cosa non sempre scontata nella portualità genovese, ed è altresì un fatto che tutto ciò è il risultato delle corrette relazioni industriali che nel corso degli anni sono state mantenute, infatti abbiamo anche ottenuto l'impegno ad aprire un tavolo di confronto per migliorare le condizioni dei lavoratori non appena l'operazione sarà conclusa.

Riteniamo di essere i soggetti più qualificati per conoscere la situazione e pertanto riteniamo anche che dovremmo essere tempestivamente informati di ogni cambio di strategie delle OOSS. Se ciò non avviene quantomeno si pecca in termini di trasparenza.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, February 4th, 2020 at 2:05 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.