

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Costo del lavoro, occupati diretti, indiretti e utili di Psa Genova Prà: l'evoluzione di un decennio

Nicola Capuzzo · Monday, November 30th, 2020

Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti *

* *Comitato per il Dibattito pubblico nel porto di Genova*

Gilberto Danesi è oggi il presidente di Psa Italia dopo essere stato a capo del terminal contenitori di Pra'. Durante un convegno ha affermato che "il porto di Genova è caro. **Muovere un contenitore a Pra' mi costa 105/110 euro per Teu mentre lo stesso servizio ad Anversa non supera i 70 euro/Teu, in Portogallo 33/34 euro**".

Materia complicata, numeri affastellati giocoforza in una frase durante una diretta on line. Ma con una sentenza: il problema nel porto di Genova è il costo del lavoro. Non è la prima volta che Danesi lo dice, ma stavolta, se la trascrizione di www.shippingitaly.it è esatta, ha avuto un momento di partecipazione affettiva, come dicono i linguisti, perché gli è uscito quel "mi costa" che la tradizione latina ci ha consegnato come dativo etico. Danesi non è tra gli azionisti di PSA, per quanto ci è noto, è stato dirigente e oggi è consigliere, per cui non escono dalle sue tasche i soldi per pagare i lavoratori. Mentre sciorinava quei numeri egli si è però rivelato per il manager che è, che agli azionisti risponde con l'unico pensiero ammesso dall'impresa: ridurre i costi e aumentare i ricavi, per ottenere il desiderato utile per i loro capitali impiegati nel business.

Vogliamo rassicurare Danesi. Premettendo però una necessaria smentita: un teu a Prà non costa 105-110 euro, bensì 86 e semmai ricava 102 euro, basta dividere rispettivamente costi di produzione e fatturato iscritti a bilancio per i teu movimentati nel 2019. Potremmo anche spiegare perché altrove costino meno, lo faremo un'altra volta. Ci basti dire che a Anversa i portuali guadagnano di più che a Genova per cui il problema è di produttività ma riguarda l'organizzazione del lavoro, materia di competenza dei manager, e altri fattori, ma non i lavoratori che a Pra' forniscono le rese richieste dall'azienda. Del resto nel costo del lavoro che Danesi lamenta, circa 1/3 è composto dai premi di produzione, "premi" pattuiti dall'azienda e guadagnati con merito dai lavoratori.

Abbiamo messo a confronto il bilancio più recente di PSA con quello di 10 anni fa. Che l'azienda

abbia ridotto il personale del 5% e che il costo del lavoro sia aumentato del 32,7% quadrano con il fatto che il costo del lavoro sarebbe il problema. Non quadrano invece i dati che seguono e che ne danno una interpretazione diversa.

La produzione (i container movimentati) è aumentata del 63,5%, con risultati formidabili di fatturato per addetto e conseguente riduzione dell'incidenza relativa del costo del lavoro. Ma come ha fatto un numero minore di lavoratori a compiere un tale miracolo? L'azienda ha triplicato le chiamate dei lavoratori temporanei della CULMV, quindi a costi variabili (classificati nei costi dei servizi, non del lavoro) che equivalgono a un rapporto PSA-CULMV di questo tipo: «ti pago solo quando lavori, senza obbligo di chiamarti, alla tariffa migliore che riesco a strapparti in cambio di promesse di lavoro, fermo restando che se non lavori con me perdi metà del tuo fatturato, e se resti senza lavoro ci penseranno le finanze pubbliche a sostenerti, perché io non porto nessuna responsabilità giuridica del tuo rapporto di lavoro». Così sommando ai dipendenti le unità lavorative medie fornite dalla CULMV, PSA ha ottenuto un aumento del 33,5% del fatturato per addetto. Con il botto finale di avere triplicato gli utili netti.

Nonostante tutto ciò, ancora “mi costa”?

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 30th, 2020 at 10:49 am 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.