

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il senatore De Falco, l'addio di Contship a Cagliari e l'idea di fidejussioni da imporre ai terminalisti

Nicola Capuzzo · Friday, May 14th, 2021

Il senatore Gregorio Di Falco, volto e nome noto prima ancora della sua discesa in politica per aver ordinato (invano) al comandante Schettino di risalire a bordo della Costa Concordia la notte dell'incidente all'isola del Giglio, ha pubblicato su [Huffington Post](#) un contributo dove suggerisce allo Stato di pretendere maggiori garanzie finanziarie da parte delle società che ricevono in concessione terminal portuali.

Il suo ragionamento parte dagli ultimi risultati di bilancio del gruppo Contship Italia ([pubblicati recentemente da SHIPPING ITALY](#)) sottolineando come siano stati “indubbiamente positivi per l'azienda” anche se l'utile netto “è inferiore a quello del 2019 (65,8 milioni) ma in quel bilancio erano compresi anche 33,9 milioni dovuti alla cessione a Msc del 50% del Medcenter Container Terminale di Gioia Tauro, mentre andava anche considerato il passivo di circa 10 milioni per il ritiro di Contship dal Cagliari International Container”. I numeri del 2020 dipingono dunque “un quadro della situazione tutt'altro che critico”, “nonostante la crisi dovuta al Covid”.

De Falco prosegue ricordando che “già verso la fine del 2019, in epoca ancora ben lontana dal prevedere le conseguenze anche economiche del Covid, Contship aveva deciso di sospendere le attività nel Terminal Container di Cagliari, ritenendo più conveniente delocalizzare a Port Said, a Tangeri e ad Algeiras (in realtà ad oggi Contship è attiva solo a Tanger Med, ndr). Contship Italia, dopo diciassette anni di gestione, avviava, così, la messa in liquidazione volontaria dell'azienda. Di conseguenza l'Autorità portuale dichiarava la decadenza della concessione della società che licenziava 207 lavoratori”.

Il senatore eletto nelle file del Movimento 5 Stelle e oggi parte del Gruppo Misto, prosegue nella ricostruzione dei fatti spiegando che “all'annuncio dell'avvio della procedura di licenziamento collettivo da parte dell'azienda, il Governo (Conte 1) nel luglio 2019 aveva istituito uno dei tanti tavoli di crisi presso il Mise, mentre il Ministero dello Sviluppo economico esprimeva la sua debole ‘perplexità’ verso quel comportamento dell'azienda che, di fatto, ha reso e rende più difficile la ricerca di una stabile soluzione industriale”.

Il Ministero aveva, comunque, invitato Contship Italia ad accedere alla Cassa integrazione pur di

tutelare i dipendenti e l'azienda aveva accettato, chiedendo 12 mesi di cassa per i lavoratori ma un anno dopo non venne rinnovata. “Alla scadenza, nel settembre 2020, l'azienda, pur non dovendo affrontare costi, rifiutava di chiedere la proroga della Cassa per altri 6 mesi che sarebbero stati utili per cercare una soluzione, con motivazioni francamente pretestuose, affermando, in particolare, che non era stato possibile raggiungere tutti gli azionisti per chiedere il loro parere. Conseguenza immediata della decisione dell'azienda è stato il licenziamento immediato dei lavoratori” scrive De Falco. Che poi aggiunge: “Una risposta che evidenzia il totale disprezzo di Contship per la situazione dei lavoratori, alla quale non solo dovrà continuare a provvedere lo Stato che non può abbandonare 200 famiglie come, invece, ha fatto l'azienda già concessionaria; evidente che la ricerca di una soluzione industriale ora è evidentemente più complessa”.

L'intervento entra nel vivo della questione dove si legge l'ex rappresentante della Capitaneria di porto dice: “Contship dimostra di essere un degno rappresentante del ‘capitalismo predatorio’ che si nutre di ‘approfittamento’ più che di profitto, sfruttando ogni occasione, per poi ‘fuggire’ quando si presenti una migliore occasione, lasciando dietro di sé rovine materiali e morali gravissime. Queste vicende, come molte altre analoghe, dovrebbero imporre alla Pubblica Amministrazione d'intervenire in via preventiva, imponendo alle imprese, per esempio con una clausola concessoria, l'accensione di una fidejussione non solo a garanzia della integrità del bene concesso, ma anche a garanzia dei lavoratori. Solo in presenza di un obiettivo stato di crisi dovrebbe essere lecito avviare le procedure di licenziamento collettivo. Si dovrebbe, quindi, studiare il sistema, ad esempio inserendo negli atti di concessione la fidejussione a garanzia dei lavoratori. La P.A. che pure dovrebbe esercitare un'azione di vigilanza e controllo, si è troppe volte, inspiegabilmente, messa in posizione d'inferiorità nei confronti del privato concessionario, come nel caso di Autostrade”.

Questo perché, secondo De Falco, “la condotta di Contship, come di molte altre aziende private, è volta solo a un vero spolpamento delle risorse, in un aggressivo ‘mordi e fuggi’ che lo Stato deve contrastare se non vuol perdere la sua stessa ragione d'esistenza”.

[Leggi l'intervento completo del Sen. Gregorio Fe Falco pubblicato su Huffington Post](#)

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 14th, 2021 at 8:45 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.