

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Lavoro portuale a Genova, gli interinali a rischio e la perenne querelle sull'organico della Culmv

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 22nd, 2021

Le sezioni genovesi di Felsa Cisl, Nidil Cgil e Uiltemp Uil organizzeranno domani, mercoledì 23 giugno, un presidio presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale “a sostegno della vertenza dei 95 lavoratori somministrati della Compagnia Unica Portuale Paride Batini”, la Culmv, fornitrice di manodopera ex art.17 dello scalo del capoluogo ligure.

L'iniziativa, che si accompagna alla richiesta di un incontro con la port authority per “risolvere positivamente la vertenza”, scaturisce dall'imminente scadenza del contratto che lega i lavoratori a Intempo, la società che li somministra a Culmv, ma prende le mosse da “recenti notizie di stampa che gettano ombre sulla sostenibilità e continuità dei rapporti di lavoro in essere”. Il riferimento è ad alcuni stralci (pubblicati da *Il Secolo XIX*) di un rapporto, firmato dall'ex segretario generale dell'AdSP Marco Sanguineri, sullo stato di esecuzione del piano di risanamento cui a febbraio fu legato l'intervento dell'ente a sostegno della Compagnia.

Secondo Sanguineri la prevista riduzione del ricorso al lavoro interinale da parte di Culmv non sarebbe stata attuata e anzi si sarebbe registrato un aumento del costo unitario del turno interinale sostenuto dalla Compagnia. Sebbene da oltre 4 mesi sia noto l'impegno di Culmv a tagliare gli avviamenti interinali di quasi il 50% in tre anni, le parole dell'ex segretario hanno allarmato Felsa Cisl, Nidil Cgil e Uiltemp Uil, da cui stato di agitazione e valutazione di uno sciopero dei somministrati.

Proprio sul concreto contributo al lavoro della Culmv nel porto di Genova alcuni numeri e considerazioni elaborati da Riccardo Degl'Innocenti (che pubblichiamo qui di seguito), esperto di lavoristica in banchina, offrono una prospettiva interessante:

“La CULMV è sotto esame. Nei rilievi si affaccia l'idea che i suoi soci lavorino poco o in pochi se si preferisce, e che non sappiano gestire un bilancio. Sui suoi conti si sono applicati fior di consulenti.

Sorprende che non sia considerato il dato essenziale, che CULMV è la principale risorsa professionale e produttiva del porto commerciale e che necessita semmai di investimenti e incrementi.

Nel 2019, prima del Covid, CULMV ha fornito 230.344 turni di lavoro, pari a 1.382.064 ore. Tante o poche? Nel discorso pubblico ci si limita ai confronti con gli anni precedenti. Non si dice che nei

terminal di merce varia, container e no, da cui si genera il più alto valore aggiunto per il territorio, operano 2099 addetti e di questi 944 sono di CULMV, ma al netto delle assenze per ferie, malattia ecc. la loro presenza quotidiana sulle banchine supera quella dei dipendenti. Vale a dire che i terminalisti si avvalgono per il 45% di un costo del lavoro variabile “chiamando” di giorno in giorno una manodopera specializzata a un prezzo calmierato dall’Autorità pubblica. Un vantaggio senza confronti per le imprese, che la legge consente nei porti per la variabilità dei traffici. Anche se nel porto di Genova, i “picchi di traffico” sono smentiti dalla fornitura costante di lavoro da parte di CULMV che perciò è una risorsa strutturale, non temporanea. Basta dividere le ore di lavoro prestate da CULMV per l’orario contrattuale netto di un turnista, pari a 1614 ore-anno, per ottenere il numero di soci CULMV che mediamente, ogni giorno dell’anno, lavorano a tempo pieno sulle banchine: 856 unità, pari al 91% del suo organico operativo. Insomma, CULMV deve contare su un margine di appena il 9% di personale per soddisfare appieno la domanda dei Terminalisti articolata in 4 turni e in diversi cicli produttivi. Non deve sorprendere allora l’impiego da parte di CULMV di ulteriori lavoratori interinali per coprire il fabbisogno. Questi ultimi vengono impiegati nel Terminal PSA di Prà, dove ogni giorno ruota una forza lavoro composta per il 50% da soci CULMV, 10% da interinali e solo 40% da dipendenti. Un organico che ha sinora prodotto record di traffici per il porto e di profitti per gli azionisti di PSA.

Se inoltre invece delle ore contrattuali si applicasse il parametro ministeriale utilizzato per autorizzare l’ultimo aumento di organico della CULMV, pari a 231 turni-anno, il fabbisogno di soci salirebbe a 997, 55 in più degli attuali! L’Autorità portuale sarebbe costretta a riconoscere allora la necessità di incrementare l’organico di CULMV, stabilizzando sia i soci dell’ex Compagnia Pietro Chiesa che a dispetto degli impegni assunti da Palazzo San Giorgio sono ancora precari, sia gli interinali, e riaprendo il turn over di giovani portuali in sostituzione di coloro che per età e usura professionale sono stati dichiarati inidonei alle pesanti e usuranti mansioni di banchina.”

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 22nd, 2021 at 11:00 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.