

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I conti del lavoro portuale che non tornano in Liguria

Nicola Capuzzo · Wednesday, September 8th, 2021

*Contributo a cura di Riccardo Degl'Innocenti **

** Esperto di lavoro portuale*

Palazzo San Giorgio punta il futuro del porto di Genova sui container. Alcuni miliardi pubblici gestiti dai commissari Bucci e Signorini sono destinati a questo. I primi beneficiari sono le imprese terminaliste e attraverso i loro servizi le compagnie armatoriali e gli spedizionieri. E grazie a tutto ciò, le merci e i loro proprietari. E il lavoro?

Nel 2019, prima della pandemia, il porto ha movimentato 2,6 mil teu (unità di conto dei container). Il 73% è passato dai terminal Sech di Calata Sanità e ex VTE di Prà, entrambi di PSA. Nel frattempo, MSC ha avviato il nuovo terminal di Bettolo che muove oggi 100.000 teu l'anno ma con un potenziale di 800.000. Anche PSA con 2 mil di teu è al di sotto della sua capacità. Manca all'appello 1 mil di teu, target minimo del prossimo futuro. Prossimo quando? Perché per crescere di un milione sino a oggi ci sono voluti 10 anni.

Nel 2010 infatti il porto, dopo la crisi del 2008-9, muoveva 1 mil di teu meno di oggi. MSC non era ancora terminalista e Sech e VTE erano separati. Allora per movimentare insieme 1,3 mil di teu Sech e VTE da soli occupavano 926 addetti e impiegavano 66.000 turni di lavoro della CULMV. Dieci anni dopo, nel 2019 con oltre 1,9 mil di teu (+46%), gli addetti sono scesi a 890 (-3,9%). Gli avviamenti della Compagnia in compenso sono saliti a 144.000 (+118%) ma non l'organico della CULMV che è rimasto lo stesso, con un impiego produttivo dei soci quindi più che raddoppiato con doppi turni di lavoro e ricorso ai lavoratori interinali. In ogni caso, con ottimi ricavi per PSA che a Prà ha visto in 10 anni l'utile netto crescere del 155%.

Dieci anni fa Palazzo San Giorgio governava solo il porto di Genova, oggi anche quello di Savona-Vado. A Vado, nel frattempo è stato dato in concessione a APM della danese Maersk un nuovo terminal creato con finanza pubblica. Capacità di progetto di 900.000 teu, produzione attuale 200.000. All'origine erano promessi 650 posti di lavoro. Poi scesi a 400. Oggi non solo Vado Gateway ha solo 160 addetti, ma per il 60% sono a tempo determinato. Inoltre, ha esternalizzato la manutenzione dei mezzi a una società cinese che impiega 35 addetti. Anche Vado utilizza i lavoratori della Compagnia ma in misura ridotta rispetto a Genova.

Vado è un “greenfield”, un impianto creato ex novo senza storia e vincoli del passato. È un terminal semiautomatizzato e in prospettiva automatizzato. È il modello a cui da Genova si guarda per competere, essendo terminal “brownfield” condizionati dalla progettazione datata. Tutti salvo il Bettolo di MSC che invece è nuovo e aspetta la nuova diga per operare a pieno regime. Come? Dovrebbe essere scritto nel piano di impresa presentato per la concessione (come vuole la legge) ma niente viene comunicato. Nel frattempo, il governo ha stanziato ulteriori fondi per elettrificare i mezzi operativi. A parte l’aspetto ambientale, l’elettricità in banchina è il prodromo all’introduzione di moduli e impianti automatici e il cofinanziamento pubblico è un incentivo con conseguenze scontate e negative per l’occupazione senza tuttavia che siano state previste clausole sociali.

Purtroppo, nonostante queste iniziative destinate a trasformare l’organizzazione del lavoro portuale, il capitolo occupazione continua a essere eluso da Palazzo San Giorgio e il Piano organico portuale a essere omesso, né le forze sindacali mostrano la volontà e la capacità di reclamarlo. Il dato è che rispetto a un milione di teu fa, nonostante la moltiplicazione della produttività, il porto non ha aumentato l’occupazione. Ha solo mantenuto la pace sociale con gli insider. Tra un milione di teu invece, non solo sarà negata definitivamente agli outsider ogni speranza di nuova occupazione, ma per mezzo delle tecnologie automatiche e digitali le imprese in nome dell’ulteriore aumento di produttività e dei loro utili, daranno l’assalto all’ultimo presidio di autonomia operaia e professionale che resiste nella catena logistica, senza che sinora le istituzioni e le parti sociali si siano preparate a fronteggiarlo con piani di formazione e conversione professionale e tantomeno con progetti di riqualificazione e rilancio occupazionale delle attività del porto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, September 8th, 2021 at 8:00 am and is filed under [Interviste](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.