

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Allarme al porto di Salerno: s'inasprisce la crisi della Culp Flavio Gioia

Nicola Capuzzo · Thursday, April 18th, 2024

In 9 anni le tonnellate movimentate nel porto di Salerno sono state sempre intorno ai 13 milioni, ma le giornate di lavoro del fornitore di manodopera temporanea, la Culp Flavio Gioia, sono passate da 25mila e 16mila e quest'anno s'avviano a scendere a 13mila: il rischio è quindi quello di dover dimezzare l'organico.

A lanciare l'allarme, in una lettera inviata ad Autorità di sistema portuale, sindacati, istituzioni locali a politici vari, è stato il presidente della cooperativa Vincenzo D'Agostino: "Rispetto a quando ottenemmo l'autorizzazione sono state persi 12mila turni, il 48%, a sostanziale parità di merce. Questi turni chi li sta effettuando? A noi serve il lavoro, basta chiacchiere, basta assunzioni da parte delle imprese operanti nel porto di Salerno, basta deregolamentazione del lavoro portuale con interscambio di manodopera, basta gestione dei picchi di lavoro senza ricorrere al personale della Cooperativa (lavoratori imprese a cui è richiesto di svolgere eccessive ore di lavoro straordinario, a cui è richiesto di non godere delle ferie come da norme, a cui viene richiesta eccessiva flessibilità dell'orario di lavoro), basta impiegare nelle operazioni portuali soggetti e lavoratori che non le possono svolgere".

Lo scenario tracciato è inquietante. Per tamponare la perdita di 650mila euro del 2013, la prossima assemblea della cooperativa dovrà presumibilmente decidere per "ricorso alla Cigs per amministrativi e tecnici e apertura dello stato di crisi aziendale con decurtazione della retribuzione, ovvero la mancata corresponsione di tredicesima e quattordicesima mensilità". Ma a medio termine, senza un intervento regolatorio, D'Agostino ventila "la necessità di licenziare il 50% del personale per ottenere l'equilibrio economico della Cooperativa".

La prima (ed unica) reazione al momento è stata quella sindacale, con la richiesta delle segreterie locali di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti a Prefettura e Adsp dell'apertura di un tavolo. "Più volte avevamo lanciato nei mesi scorsi segnali di allarme riguardo la situazione. La Culp risulta l'anello debole del sistema portuale; il disagio nasce da una politica di riduzione delle chiamate da parte delle imprese portuali che utilizzano talvolta strumenti contrattuali non idonei sui quali più volte siamo intervenuti con segnalazioni all'Autorità Portuale. Bisogna intervenire subito e non procrastinare, ci vuole il coraggio e la propensione a prendere posizioni risolutive, il clima nel porto non è quello che serve per lo sviluppo dello stesso; non è possibile che le continue provocazioni d'imprenditori che non hanno compreso il ruolo fondamentale del porto di Salerno

nel contesto Mediterraneo provochino l'esasperazione di lavoratori da tempo vessati nei diritti fondamentali” hanno dichiarato Gennaro Imperato, coordinatore regionale Porti Fit Cisl, e Massimo Stanzione, segretario territoriale Fit Cisl Salerno.

Solidarietà è stata espressa da Usb: “Quello che sta succedendo nel porto di Salerno è l'esempio lampante di come, negli ultimi anni, assecondando le pressioni degli armatori diventati terminalisti, non rispettando la Legge 84/94 nel silenzio o addirittura con l'assenso di alcune Autorità di Sistema si sia “scientificamente” deciso di sacrificare le compagnie portuali italiane e in generale la natura e il ruolo centrale degli artt 17 in ambito portuale. Anche la mancanza di lungimiranza e preparazione di alcune dirigenze ha fatto la sua parte e oggi ne paghiamo le conseguenze. Non si spiega sennò come mai la Flavio Goia oggi è in crisi mentre in un terminal a poche centinaia di metri si assume da anni. Come è organizzato il lavoro e come sopportisce all'esigenza di flessibilità quel terminal? tanto più in una fase delicata per i traffici come quella attuale? Non si spiega come mai ai lavoratori della Compagnia (e ad Intempo) si riducono le chiamate mentre il rizzaggio e il derizzaggio sulle navi Grimaldi viene svolto dal personale Marittimo. Se non si capisce che non è più tempo (solo) di assecondare il volere dei vari armatori che “portano lavoro” senza rimettere al centro il ruolo degli art 17 e la necessità di ricostruire dei pool unici di manodopera, le compagnie portuali sono destinate a sparire. L'eventuale riforma dei porti sarà solo la formalizzazione di questo processo già in atto.

Il proliferare del lavoro in appalto con società art 16 caratterizzate da tariffe a ribasso e flessibilità estrema è un'altra delle cause principali di questo processo. Basterebbe applicare alla lettera la L 86/94 per eliminare o quantomeno limitare questo sistema. Un sistema che viene subito principalmente dai lavoratori portuali con condizioni e carichi di lavoro sempre più pesanti, senza investimenti in professionalità e sicurezza, con l'assenza di contrattazione integrativa o quando si è fortunati con parametri basati solo sulla produttività. Non è questo che vogliamo”.

A.M.

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

This entry was posted on Thursday, April 18th, 2024 at 1:18 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.