

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Spinelli sponsor di un progetto di scissione della Culmv

Nicola Capuzzo · Monday, May 13th, 2024

Mai nessuna elezione dei vertici della Culmv fu aperta come quella che a inizio 2022 portò alla conferma di Antonio Benvenuti come guida del fornitore di manodopera temporanea del porto di Genova e le carte dell'inchiesta che nei giorni scorsi ha travolto la portualità locale aiutano a comprenderne il motivo.

La lista risultata poi sconfitta, guidata da Silvano Ciuffardi, aveva infatti l'informale appoggio eccellente di un big dello scalo come Aldo Spinelli, oggi agli arresti domiciliari: “Non sarebbe male... se venisse fuori due compagnie” confidava infatti al presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini nel gennaio del 2022, alle porte delle elezioni.

“Eh, che si facciano la concorrenza, hai capito? Perché Ciuffardi è più imprenditore che ... Benvenuti è un politico ... sai ha fatto sempre il sindacalista, lui... se ci fosse un ... un ... un gruppo di portuali che vogliono ... cioè, lavorare ... eeee ... a cottimo, diciamo, al... cioè, col rischio di impresa” argomentava l'imprenditore.

La previsione di Spinelli era che Ciuffardi, una volta al vertice della Culmv, avrebbe proceduto a una scissione in seno alla Compagnia, creando da una sua costola un'impresa portuale ex articolo 16, che facesse da appaltatrice di intere fasi del ciclo operativo. “Per conto mio il porto di Genova farebbe un salto di qualità enorme” diceva, corroborato da Signorini: “Certo”. E ciò malgrado lo stesso Ciuffardi ufficialmente smentisse e ancora oggi commenti: “Mi candidai a fare il console, per fare un 17 diverso, che pesasse. Nient’altro, se avessi avuto velleità di impresa non avrei corso per la Culmv”.

Il risparmio sui costi della Culmv era l’obiettivo dell’imprenditore: “Perché qui, sai, loro fanno cosa devono fare, vengono lì, son sempre i soliti... gli dai il lavoro a cottimo in un’ora ti fanno quello che ti fanno in sei ore e mezza...”. La soluzione? Scardinare l’attuale sistema del lavoro portuale, che prevede, per l’unico fornitore di manodopera autorizzato, la fissazione di una tariffa che ne copra gli inevitabili alti e bassi legati alle oscillazioni delle chiamate.

“Il rizzaggio adesso con i portuali ti costa non il doppio, il triplo... non c’hai concorrenza” diceva Spinelli, consci che la soluzione per avere costi più bassi sarebbe stata quella di crearla artificialmente, mettendovi soggetti deputati a mansioni differenti. “Poi Genova ... è comunque una piazza difficile, Genova ... da quel punto di vista lì...” lo confortava Signorini, prima della severa sentenza, pronunciata a mezze parole dall’imprenditore: “Eh, ma al porto finché ci sarà i

portuali, Paolo, sarà diffi...”.

Ciuffardi perse le elezioni e la Culmv non si scisse. Sull’argomento, almeno per quel che riguarda le carte dell’inchiesta, Spinelli non tornerà. Ma è un fatto che il suo ricorso alla Culmv calerà progressivamente in modo drastico: se fra 2022 e 2023 gli avviamenti complessivi della Compagnia calarono dell’11%, infatti, le chiamate da parte di Spinelli collarono di quasi il 30%, malgrado un traffico più o meno stabile (-2,3% come Teu, +4,6% come rotabili).

Come ciò si rapporti ai piani di impresa – che comprendono anche l’impegno dei terminalisti a servirsi della Culmv – non è tuttavia dato sapere: l’Adsp, infatti, nel fornire i dati sul lavoro ha infatti oscurato la relativa voce.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, May 13th, 2024 at 9:10 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.