

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Benvenuti: “Sui picchi è emergenza: occorre aumentare l’organico Culmv”

Nicola Capuzzo · Thursday, March 13th, 2025

Genova – “Nel 2024 a Genova i teu sono aumentati di poco, mentre rotabili e passeggeri sono addirittura calati. Eppure i nostri avviamenti sono cresciuti di oltre il 6%”.

Usa questi numeri Antonio Benvenuti, console della Culmv, il fornitore di manodopera temporanea del primo porto d’Italia, per evidenziare come quello che sta succedendo nel primo terminal del porto (e primo container gateway del paese), Psa Pra’, dove le disfunzioni operative legate al repentino crescere dei movimenti medi per toccata hanno portato a ritardi negli sbarchi e [obbligato a una revisione dell’organizzazione interna](#), sia la punta di un iceberg ben più largo.

“L’aumento dei picchi, anche a parità di volumi, richiede un aumento di flessibilità. Non succede solo nei container. Anche su ro-ro, crociere e traghetti l’aumento delle dimensioni delle navi costringe a lavorare su più turni per nave. E nei mesi caldi questo aumenterà. Per questo il problema va affrontato subito e auspichiamo che l’Autorità di sistema portuale risponda almeno alla nostra ultima istanza al riguardo, inviata meno di un mese fa. Il rischio, se non ci verrà consentito di ampliare l’organico, è che restino scoperti migliaia di avviamenti, il danno è per il porto prima che per la Culmv” dice Benvenuti, che rivendica come la Compagnia unica avesse avvertito per tempo.

“Per aumentare la pianta organica dobbiamo passare da Ministero e Adsp. La prima nostra istanza risale al 2022. Uscivamo dalla pandemia e cominciamo ad accorgerci come, sebbene gli avviamenti non fossero quelli del record del 2019 (oltre 232mila), si facesse fatica a coprirli. Nel 2024 siamo saliti a 194mila. È un problema che ha a che fare con il gigantismo (sempre più frequenti le portacontainer che richiedono 6-7.000 movimenti) e in parallelo, come per Psa, con l’età media dell’organico. Coprire i picchi vuol dire aumentare i quarti turni: quanti ne può fare di fila un ultracinquantenne? Noi abbiamo più di 451 persone oltre i 51 anni fra gli operativi. Il cui numero complessivo è inferiore a quello del 2019 e gravato da una sessantina di inabili, così come è inferiore il numero degli interinali: non c’è da girarci intorno, occorre un’iniezione di forze fresche, un centinaio di giovani, anche in più step eventualmente, ma occorre alla svelta” sottolinea il console.

La questione non è economica per il numero uno della Culmv: “Psa (che ha confermato, *nda*) ci ha fatto presente la necessità di ampliare il numero dei lavoratori da dedicare allo scalo di Pra’ e di

aumentare le specializzazioni dei nostri soci, in modo da corrispondere alle loro richieste che prevedono in sostenuto sviluppo. Noi siamo ben disponibili, ma ci serve poter assumere, il nostro organico è insufficiente alla copertura delle richieste dei terminalisti, che ne sono ben consapevoli come sono consapevoli del risanamento effettuato con successo da Culmv in questi ultimi anni. Anche al sindacato abbiamo spiegato dettagliatamente queste dinamiche e so che a breve le segreterie confederali incontreranno i vertici dell'Adsp: è da Palazzo San Giorgio, da cui peraltro si aspetta il nuovo Piano organico porto, che serve e che ci attendiamo un segnale urgente, ne va della funzionalità dell'intero scalo, la gestione commissariale non può essere un pretesto" conclude Benvenuti.

Non resta che attendere il riscontro all'istanza di Culmv da parte di Adsp, che deve interpolare le suddette complesse dinamiche con l'ipotesi, avanzata per prima dalla stessa Psa, di rivoluzionare la materia, nel medio-lungo periodo, [con ricorso all'automazione](#) e relativi, non chiariti, effetti sull'organizzazione interna del lavoro. Da registrare, però, a proposito di sindacati, come l'accordo firmato a Pra' dalle Rsu, sia invece stato definito da Usb "discriminatorio, divisivo e pericoloso, dato che cancella o limita drasticamente tutele ottenute con anni di lotte. Da una parte, l'azienda investe miliardi per aumentare i propri profitti, dall'altra, taglia, riduce e restringe diritti, perché incapace di gestirli. E tutto questo con il consenso di chi, invece, dovrebbe difenderli con ogni mezzo".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: [BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI](#)

This entry was posted on Thursday, March 13th, 2025 at 5:52 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.