

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Benvenuti (Culmv) sul lavoro portuale: “I fenomeni in atto non li puoi fermare”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 2nd, 2026

Genova – “Il nostro obiettivo è stare dove siamo sempre stati e di far parte di questa grande comunità dei porti”. Con queste parole Antonio Benvenuti, console della Culmv – Paride Batini, conclude un’intervista rilasciata a SHIPPING ITALY ([a questo link il VIDEO INTEGRALE](#)) nella quale parla anche del progetto di fusione con la compagnia Pippo Rebagliati di Savona, di automazione, di grandi gruppi armatoriali e terminalistici, del ritrovato equilibrio per il lavoro nel porto di Genova e di riforma dell’ordinamento.

L’intervista video parte dai primi ricordi perché fra pochi giorni, al Galata Museo del Mare di Genova, [aprirà una mostra fotografica dedicata ai primi 80 anni della Compagnia Unica Lavoratori Merci Varie](#). “Nel 1946 furono unificate sette diverse compagnie che erano autonome e già lavoravano in porto. Si formò un unico gruppo che faceva capo alla Compagnia unica, un’unica gestione che è un sintomo anche di forza dell’aggregazione. Siamo rimasti Compagnia unica e questo verrà raccontato attraverso le immagini” ha spiegato il console. Precisando che non si tratta però solo di immagini di lavoro ma anche “di lotte che abbiamo fatto negli anni e immagini di accordi, perché poi tutte le lotte sono finalizzate dal nostro punto di vista a rinsaldare l’attività della Compagnia”. Dai sacchi degli anni ’50 e ’60, fino ad arrivare al contenitore: “Tutto un percorso di lavoro e di lotte”.

Il primo ricordo di Benvenuti portuale risale “al primo giugno del ’74 quando sono entrato, ormai 52 anni fa. Eravamo un gruppo di giovani, primo giorno a lavorare al sole, balli di cotone; il giorno dopo dentro e fuori da un frigorifero militare, a -20°C e a +20°C. Ero rimasto un pochino scioccato”.

Il lavoro del portuale è ancora attrattivo per le nuove generazioni? “Secondo me sì vista la richiesta che abbiamo da parte di tanti giovani, è chiaro che il lavoro portuale è molto cambiato” risponde il numero uno dei camalli. Che tiene a fare un distinguo rispetto a chi lavora come assunto presso i terminal. L’attività “è attrattiva ma non più dal punto di vista salariale. Un lavoratore della Compagnia deve fare 26-28 giornate” ogni mese, sperando che le chiamate arrivino. “Siamo soci, siamo molto flessibili, ci auto-organizziamo. Il dipendente di un terminal che fa 24 giornate sicuramente guadagna più di un lavoratore che deve fare tante giornate e dipende della volatilità”.

Nonostante ciò, secondo il console, “il modello del lavoro portuale che chiamiamo flessibile, la

chiamata temporale, si sta estendendo e non è diminuito con l'avvento del contenitore, anzi è aumentato. Il fenomeno in atto è che ci sono meno attracchi, il volume di contenitori non è che stia salendo però c'è più concentrazione di traffico; in quelle concentrazioni di traffico che durano 2-3 giorni dobbiamo magari coprire 7-8 turni in vari terminal, soprattutto nel settore dei container ma anche dei traghetti c'è bisogno di manodopera aggiuntiva e flessibile. Non bastano dunque i dipendenti interni, ci vuole altra gente che abbia però alta professionalità. Il fenomeno del lavoro temporaneo si estende”.

Secondo i dati della Culmv la fornitura di manodopera temporanea oggi copre il 48% del lavoro dello scalo genovese, il 52% è in capo ai dipendenti diretti dei terminal. “Questo significa che l'attività da noi svolta non è residuale, non è solo un 5 o un 10%” rileva Benvenuti, che non pare particolarmente allarmato neanche dal prossimo avvento in Italia dell'automazione in banchina. “Dobbiamo trovare un nuovo formato anche a queste nuove modalità di lavoro che potrebbero arrivare con dei forti investimenti che, peraltro, mi pare che a Genova e a Liguria al momento non stiano facendo, però arriveranno”. Riconosce che “c'è tanto preoccupazione e attenzione, molta attenzione, però è anche vero – aggiunge – che non puoi fermare questi fenomeni”.

Dieci anni fa al centro dell'attenzione per la Culmv c'era la proposta (proprio di Benvenuti) di adottare il modello del pool di Manodopera come quello esistente nel porto di Anversa e al contempo il progetto di fusione con la Compagnia di Savona. “Non sono progetti superati, nel senso che potrebbero avere la giusta attenzione se c'è da organizzare, da migliorare e anche da stabilizzare il lavoro portuale temporaneo. Era troppo presto? Non lo so. La fusione doveva essere fra noi, la Pietro Chiesa e la compagnia Pippo Rebagliati; i terminalisti non hanno accolto questa possibilità, perché probabilmente c'era ancora la speranza che noi facessimo un po' di fettine del nostro essere tutti assieme. Non è stata questa la nostra scelta, mai. Paride Batini si sarebbe rivoltato se avessimo fatto un'operazione così”. Il progetto però rimane attuale e ancora possibile ascoltando le parole del console. Che alla domanda se veda in questo momento in porto anche una crisi di rappresentanza sindacale, risponde dicendo: “Cambiano le generazioni, cambiano le situazioni. [...] Ci vuole un sindacato che abbia delle caratteristiche, che abbia ben chiaro che questo lavoro qua è diviso in due e i dipendenti dei terminal hanno nuove valutazioni. Perché sono dipendenti e perché c'è un contratto nazionale di riferimento. Ce l'hanno uguale per tutti e quindi non è in discussione, in discussione è l'altra metà del lavoro”. Guardando a quanto sta avvenendo in porto a Genova in queste settimane Benvenuti dice: “Non si può sempre agire sui rapporti di forza”, per poi aggiungere che “in certi momenti bisogna aggiornarsi di tutto per capirci”.

Per la Culmv in questo momento storico sembra essere tornato il sereno. “Per quanto riguarda il lavoro c'è un equilibrio stabile, anche se nessuno in anticipo delle giornate alla compagnia. Nel 2025 rispetto al 2024 abbiamo incrementato del 4,21% le nostre giornate lavorate. [...] Abbiamo finito finalmente con la questione dei conguagli di anni fa, se no diventa una guerra che ti porta a litigare. Siamo riusciti a fare l'accordo quadro con i terminalisti (e meno male che l'abbiamo fatto) dove si riconosce che se c'è un incremento del contratto nazionale dei dipendenti, questo incremento ce l'abbiamo anche sulla nostra tariffa. [...] Questa cosa ha tranquillizzato, ha calmato certe situazioni”.

Una decisione sbagliata presa per il porto di Genova negli ultimi anni? “Il trasferimento dei depositi chimici in porto”.

Se fosse al Governo o al vertice dell'Adsp Benvenuti cosa farebbe? “Il Cap (Consorzio autonomo del porto, ndr); meno amministrazione e più lavoro”.

A proposito, infine, della riforma dell'ordinamento portuale in gestazione, il numero uno della Culmv auspica la creazione di un organismo speciale: "Un Ministero dei trasporti che deve seguire anche i porti c'è già. Se vuoi far diventare i porti un focus particolare da seguire con estrema attenzione, soprattutto quelli di dimensione internazionale, non lo vedo un problema. Poi che si chiami Porti d'Italia... Non vedo perché si debba fare un derby su questa riforma". Importante è "che sia un organismo che gestisce il rapporto anche con gli operatori, che ci sono già. Ci sono armatori che scendono a terra, i più grandi del mondo. [...] Hanno dimensioni tali che passano sopra tutto questi". Occorrerebbe "un minimo di attenzione, di controllo, di regole, da parte dello Stato".

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, July 2nd, 2026 at 5:10 pm and is filed under [Interviste, Politica&Associazioni, Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.