

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Sul lavoro portuale a Genova cala il gelo fra Adsp e terminalisti

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 27th, 2022

“Una fatica negoziale non da poco”. Ha usato questa espressione ieri, in coda a [un’audizione parlamentare](#) su altro tema, il presidente dell’Autorità di Sistema Portuale di Genova Paolo Emilio Signorini, con riferimento all’interlocuzione avviata con i terminalisti sul Piano Organico Porto (Pop): termine (“fatica”) sicuramente pertinente, come vedremo, sebbene di “negoziale” a rigor di legge non dovrebbe esserci nulla.

Il Pop, infatti, è il “documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto” in base a cui il presidente di un’Adsp “adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale”. Secondo la legge dovrebbe essere redatto ogni tre anni e aggiornato annualmente: ai piani di impresa, dato per così dire fissato nel tempo, infatti, dovrebbe aggiungersi ogni 12 mesi la “comunicazione di organico e fabbisogno lavorativo” da parte degli articoli 16, 17 e 18, a fotografare la contingenza. La “ricognizione” cioè dovrebbe essere una mera compilazione, utile poi alla “analisi” degli interventi da adottare.

A Genova, invece, le cose sembrano andare diversamente. L’edizione 2018 del Pop finora non è stata aggiornata e la nuova versione 2021 al momento risulta impantanata. Oltre al riferimento di Signorini al “negoziato”, lo testimonia una lettera inviata dall’ente alla sezione Terminal Operators della locale Confindustria lo scorso 22 marzo. Signorini vi condensa la preoccupazione e il disappunto per le risposte fornite dagli operatori all’istruttoria svolta nell’autunno dell’anno scorso in materia di chiamate Culmv (il fornitore di manodopera temporanea dello scalo): i terminalisti ne hanno previste 191.880 nel 2022 e 185.161 nel 2023.

Numeri che, rileva Adsp nella lettera, si discostano dal [Piano di risanamento della Culmv](#) approvato a cavallo fra 2020 e 2021 (rispettivamente 198.750 e 219.345). Con un gap che l’ente ritiene “ingiustificato” sulla base, in primis, degli avviamenti del 2021 (204.692 contro i 176.854 previsti dal piano di risanamento) e dei primi due mesi del 2022 (34.318, 800 in più dei primi due mesi del 2019, anno record). E, in secundis, dei piani di impresa che “prevedono dati di investimento, traffico e occupazione con segno positivo, diversamente da quanto trasmesso per il Pop”.

“Ingiustificate”, secondo il firmatario Signorini, anche le “motivazioni addotte dai terminalisti

(efficientamento, assunzioni, produttività, etc.)”. Da cui la perentoria conclusione, fra l’avvertimento e l’invito. Che innanzitutto evidenzia il cortocircuito fra Pop e Piano di risanamento, dato che il secondo ha reso una variabile indipendente la consistenza dell’organico della Culmv, che per il primo dovrebbe essere invece l’opposto. Con una conseguenza impreveduta ma inevitabile per Adsp: con l’organico Culmv prestabilito, “se saranno confermate le previsioni fornite dai terminalisti, la ‘tariffa di equilibrio’ (la tariffa base della Culmv, fissata a 231 euro per avviamento), aumenterà a 233 e poi 235 euro”. Per evitare ciò “si chiede nuovamente di rivedere le previsioni sopra citate”.

Una richiesta che un mese dopo è senza risposta, dato che i terminalisti hanno riconfermato quanto già comunicato nei mesi scorsi all’Adsp: “Riteniamo che una risposta a quella richiesta non sia dovuta. Le società terminalistiche sono società di capitali, che per i loro azionisti e per la propria operatività definiscono periodicamente budget basati su previsioni dettagliate, che non si possono forzare a proprio capriccio” commenta Beppe Costa, presidente della locale rappresentanza confindustriale di categoria.

La richiesta di Adsp è quindi immeritevole di soddisfazione in quanto infondata nel presupposto, “anche perché – conclude Costa – si impernia solamente sul tema delle chiamate dell’art.17, quando il ‘fabbisogno’ è fatto anche di occupazione diretta e investimenti sul personale interno. Nulla quaestio sull’importanza della Culmv per il porto, tutti sarebbero contenti di aumentare le chiamate perché significherebbe aumentare i traffici, al di là delle previsioni. E il dialogo è sempre aperto, sia con la Compagnia che col sindacato. Oggi però, stante la congiuntura e il fatto che lo scalo è e sarà infrastrutturalmente lo stesso per i prossimi 2-3 anni, i numeri previsionali sono e non possono che restare quelli comunicati pochi mesi fa”. E la tariffa degli avviamenti, sottintende Costa, anche.

Ecco perché, tornando all’audizione, Signorini si è tenuto largo sull’adozione del Pop, annunciandola per “la fine di giugno”: come l’esigenza di un Pop senza ombre, la “negoiazione” esiste per una parte sola e risulta lungi dal chiudersi.

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

This entry was posted on Wednesday, April 27th, 2022 at 1:00 pm and is filed under [Porti](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.