

COMUNICATO STAMPA ANCIP – CULP NAPOLI del 04 MAGGIO 2020

Il lavoro portuale è stato, da sempre, punto qualificante ed elemento essenziale nell'attività dei trasporti marittimi, essendo ad esso demandata la corretta, rapida e qualificata esecuzione delle operazioni sulle merci in transito nei Porti Nazionali.

In tale ruolo prima le Compagnie portuali e poi le società che a loro sono succedute ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94, si sono avvicendate nel corso dei decenni, sempre e comunque nel rispetto di tre parametri che sono essenziali: professionalità, competenza e sicurezza sul lavoro. Tali garanzie devono essere considerate centrali, anzi indispensabili, ai fini del corretto funzionamento di un porto perché solo attraverso di esse si possono raggiungere quegli standard di qualità ed efficienza oggi richiesti.

La normativa configurata dalla legge 84/94 propone una separazione tra l'azione imprenditoriale, incentrata in capo alle Imprese e terminalisti di cui agli articoli 16 e 18 della medesima legge, e la fornitura di mere prestazioni lavorative, assegnate alla società di cui all'articolo 17.

Separazione marcata ancora di più con il divieto per le società artt. 16 e 18 di detenere in qualsiasi modo partecipazioni nelle società art. 17 e viceversa. E questo perché la necessità di trovare una economia complessiva non può incidere sugli aspetti lavorativi che devono avere, invece, come loro obiettivo la sicurezza e la professionalità, elementi entrambi riconosciuti sia dall'attività consolidata da decenni, che dal riconoscimento che la stessa Legge formula.

Ancor di più nelle procedure per l'attivazione delle diverse concessioni, si evidenzia questa necessità in quanto l'unica società che riceve la concessione a seguito di gara pubblica è proprio la società art. 17 per la quale elemento qualificante nell'offerta deve essere la professionalità e la competenza nelle operazioni, ancor di più della economicità dei costi.



Ed ancora, la società in questione deve sottostare alle regole dettate dalla stessa Autorità che ne determina la tariffa, ne stabilisce e controlla gli organici operativi commisurandoli alle necessità del Porto ed è obbligata a servire indifferentemente tutte le società operanti nel porto e che ne richiedono l'opera a prescindere dai quantitativi e dalle opportunità operative fornite.

In tale ottica, dalla legge viene anche sancita l'obbligatorietà a retribuire i lavoratori secondo un contratto collettivo di lavoro, a garantire a questi una retribuzione minima commisurata ai livelli contrattuali ed a garantire agli stessi tutti gli istituti contrattuali, anzi intervenendo in caso di carenza operativa, attraverso l'istituto dell'IMA –

Quanto emerge dalla precedente esposizione chiarisce che quanto asserito in recenti articoli apparsi sulla stampa specialistica in merito ad una presunta necessità di una pluralità di soggetti esercenti l'attività di prestazione di lavoro portuale temporaneo appare quanto meno strumentale e rivelatrice di una approssimativa conoscenza della Legge 84/94; a tutto ciò aggiungasi che non è dato comprendere l'utilità di più società che dovrebbero applicare la stessa tariffa retribuendo i propri lavoratori alle medesime condizioni se non frammentare la risposta operativa con un organico frazionato e certamente non sufficiente o peggio poco preparato a rispondere con immediatezza e preparazione alla domanda di lavoro del porto.

A nostro sommesso avviso i problemi del porto, in particolare del Porto di Napoli, sono altri e più precisamente nelle distorsioni che si verificano quotidianamente: scambio di mano d'opera tra le diverse imprese articoli 16 e 18; articoli 16 che forniscono mere prestazioni di lavoro appannaggio degli articoli 17 all'uopo autorizzati; la parcellizzazione delle aree portuali nella quasi totalità oramai asservite in concessione con evidente impossibilità di accesso al porto nei confronti di altri e diversi imprenditori che potrebbero arricchire il porto con ulteriori linee di traffico; lo sfruttamento dei lavoratori attraverso atteggiamenti prevaricatori assimilabili finanche allo stalking; l'arroganza di alcuni interlocutori che, pervicacemente, si arroccano su posizioni ormai superate dai fatti circa i costi del lavoro ed una organizzazione del soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo che da tempo ha cambiato i suoi parametri adeguandoli alle necessità del porto e dei suoi attori.

Entrando nel merito della complessa realtà del porto partenopeo, non è revocabile in dubbio come la Compagnia abbia dimostrato nei fatti di essere una società affidabile e



attenta alle esigenze degli utenti portuali; solo qualcuno non lo ha ancora capito sebbene ancora recentemente si sia dimostrato con i fatti che l'operatività portuale non può che trovare giovamento dall'utilizzo degli operai della CULP.

Non è uso della scrivente Associazione polemizzare con chicchessia, la nostra risposta preferiamo affidarla ai fatti e non sterili strumentalizzazioni, che, sebbene in un periodo estremamente critico per l'intera nazione, sembrano essere diventate pane quotidiano di parte della politica nonché dell'imprenditoria.

Ribadiamo la nostra completa disponibilità, come sempre, a confrontarci con tutti coloro che vorranno operare nel precipuo interesse del Porto di Napoli affinché torni ad avere la dignità e la posizione che gli spetta in campo nazionale ed internazionale.

Il Presidente ANCIP
Luca Grilli

Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali