



Compagnia Unica Lavoratori
Merci Varie Paride Batini
Società Cooperativa

La Compagnia Unica è un art. 17 c.2 della legge 84/94, autorizzata dal 2009 attraverso una gara ad evidenza pubblica alla fornitura di lavoro portuale temporaneo per le imprese portuali concessionarie utilizzatrici.

Questo ruolo è regolamentato dal regolamento di F.L.P.T emanato dalla ADSP e da un accordo quadro sottoscritto tra C.U. e imprese portuali.

Il lavoro temporaneo è a chiamata/uomo per turno, con 4 turni giornalieri H24, più un turno spezzato, più turni anticipati con orario flessibile che seguono l' arrivo nave nel settore ro/ro traghetti.

Si tratta di sette chiamate al giorno per l' avviamento dei lavoratori Culmv, con richieste dalle imprese, di numero uomini, specializzazioni, per squadre organizzate, anche con mezzi propri se richiesti e con un caposquadra operativo inserito nella squadra come coordinatore per la sicurezza.

Dall' impresa è corrisposta alla Culmv per ogni singola prestazione/turno una tariffa definita nel suo valore massimo dalla ADSP onnicomprensiva del costo del lavoro per il salario del lavoratore e per i costi di struttura fissi della società. (La tariffa massima non è obbligatoria...)

Culmv e imprese portuali terminaliste possono sottoscrivere accordi economici, operativi e di produttività richiesti per gli specifici cicli di attività dei terminal (settore contenitori, ro/ro traghetti merci, rinfuse, merci varie, passeggeri).

Nel corso del 2021 e 2022 la Culmv ha coperto con le proprie giornate di lavoro il 47% del totale del lavoro operativo di tutte le imprese utilizzatrici.

(Il 53% lo hanno prodotto i dipendenti delle imprese), con la flessibilità oraria, la polivalenza di mansioni e di postazione richieste dai 14 terminal del porto.

La Culmv ha una propria scuola di formazione, con aule e un' area dedicata, accreditata dalla Regione (per cui ogni socio ricopre varie mansioni professionali).

Altresì la Culmv ha una propria struttura amministrativa e di servizio gestendo un fatturato di 54 milioni di euro (2022), di cui il 95% è salario.(V. allegato M.I.S.E.)



Compagnia Unica Lavoratori
Merci Varie Paride Batini
Società Cooperativa

La gestione del conto economico annuale è affidata ad un CdA eletto direttamente tra i soci e dai soci ogni 3 anni, che conferisce alla società una autonomia operativa, economica e finanziaria.

Il controllo sulla Culmv è affidato dal regolamento alla ADSP con monitoraggio e verifica sull' andamento del lavoro in giornate lavorate a chiamata e della gestione sugli impegni della società.

La pianta organica è di 990 soci di cui 930 operativi, stabilita per delibera dalla Adsp (sentito il Ministero dei Trasporti).

Dal 2018 la Culmv, sulla base della norma C.15 bis dell art. 17 Lgs 84/94 opera secondo un piano di risanamento votato dai soci ed acquisito dalla ADSP (rivisto nel 2020, per il periodo Covid) che ci impegna in una serie di azioni di riorganizzazione e sui costi di struttura da ridurre e che ha per contro un accordo sugli Strumenti Finanziari Partecipativi sottoscritti da ADSP per la Culmv.

A fronte dell' applicazione del piano da parte della Culmv, nei suoi vari punti, la norma citata consente l' utilizzo , attraverso il 15% massimo delle tasse portuali, di risorse da attribuire alla Culmv da parte della ADSP (previa rendicontazione e controllo) per i costi di formazione sostenuti e del rimborso del costo del lavoro dei soci inidonei all' operativo impiegati dalla Culmv in altre mansioni non operative (come da certificazione del medico competente).

Dal 2018 , in questo contesto, la Culmv ha un Direttore Finanziario esterno concordato con la ADSP, che su invito del Console può partecipare alle riunioni del CdA, ma non può votare né porre veti alle delibere del CdA, ma rappresentando nei fatti il collegamento tra Culmv e ADSP per le verifiche nell' applicazione del piano di risanamento, offrendo un contributo anche tecnico alle azioni decise dal CdA.

Evidentemente la Culmv nel corso degli anni post-riforma e dopo la gara per l Art. 17 è diventata una struttura indispensabile alla O.D.L portuale attraverso la temporaneità del suo ruolo, per le specializzazioni che può coprire in ogni ciclo operativo.

Ribadiamo, che a differenza di altri Art.17 dei vari porti italiani non è un soggetto che può essere utile solo per coprire saltuari picchi di lavoro delle imprese portuali, ma è quella parte di ODL flessibile necessaria nel porto di Genova per le variabilità ampie dei cicli di attività dei terminal, che permangono ed aumentano con le concentrazioni di traffico determinate dalle grandi navi.

Quindi una Culmv che integra il ciclo di lavoro delle imprese portuali quotidianamente con le proprie chiamate temporanee non programmate ma continue.



Ad esempio nel terminal PSA-Prà il terminalista ha un organico operativo di 310 dipendenti e la Culmv ha dovuto costituire un gruppo di lavoro a chiamata distaccato nel terminal di 420 lavoratori plurispecializzati nel ciclo contenitori. Ad oggi per la Culmv il lavoro in PSA-Prà rappresenta mediamente il 52% delle proprie chiamate totali e del fatturato (ogni anno).

Aggiornando la situazione ad oggi (Settembre 2023) con la crisi economica, la guerra, i costi energetici, le riduzioni di export e import nello shipping, l' inflazione e i minori consumi Genova registra un calo di traffici dell' 8%, per la Culmv ciò corrisponde ad un -16% di giornate lavorate (-18000), perchè il lavoro temporaneo paga la crisi di più e per primo, rispetto ai dipendenti diretti delle imprese. Ciò significa che nel 2023 il lavoratore Culmv avrà meno occasioni di lavoro e meno salario, pur usufruendo di una parziale integrazione per ogni giornata di mancato avviamento uguale al valore di una giornata di CIGS. Ma soprattutto questo squilibra la gestione del Conto Economico Culmv dell' anno in corso.

Infatti il problema delle minori giornate effettuate si sposta e si apre sui costi fissi della società Culmv, che sono coperti solo dalle singole giornate di lavoro dei suoi soci operativi unica risorsa e fonte di fatturato non essendo un appalto con un proprio budget annuale. Qui si pone una questione di equilibrio del Conto Economico, non determinata dalla gestione, ma come detto, dalla mancanza a consuntivo annuale di giornate lavorate non utilizzate dai terminalisti.

Nello specifico il piano di risanamento per il 2023 prevedeva 219000 giornate lavorate nei terminal, dopo il dato di 204000 registrato nel 2021 e di 208000 nel 2022, si sta prefigurando un livello 2023 tra le 185000 e le 190000 giornate, riportandoci ai livelli Covid 2020 (ma in quel caso tutte le compagnie portuali Art. 17 in Italia poterono usufruire con un decreto di un indennizzo sui costi fissi di struttura sostenuti, che evitasse la crisi e la messa in mora delle società).

Ribadiamo che nel porto di Genova la Culmv è l' unico fornitore di lavoro portuale temporaneo, non essendoci imprese o cooperative in appalto autorizzate che intervengono nel ciclo delle operazioni portuali.

Come evidenziato, si è nei fatti e nei numeri del lavoro portuale affermato un modello di integrazione tra i dipendenti dei terminalisti e i portuali dell' Art 17 Culmv a chiamata, che funziona.



Compagnia Unica Lavoratori
Merci Varie Paride Batini
Società Cooperativa

E' forse un modello che non ha esempi simili nei porti in Italia, certamente è un Art.17 della Lgs 84/94, come in altri porti, dove però l' Art. 17 compagnie portuali convive con numeri ridotti di organico e avviamenti, con varie imprese d' appalto.

A livello Europeo, nell' ODL la Culmv è simile ai "Pool" di lavoro temporaneo di Amburgo (1000 addetti) e di Anversa (6100 addetti) gli uni con tanti dipendenti dai terminal gli altri con pochi dipendenti nei rispettivi terminal; unici fornitori di lavoro flessibile.

La Culmv Art.17 deve avere necessariamente un rapporto diretto con l' ADSP, quale regolatore e controllore dei rapporti coi terminalisti e la stessa Culmv (come prevede il regolamento).

Lo strumento normativo previsto è il Piano Organico porto annuale; un tavolo congiunto con ADSP/Culmv/Confindustria T.op, che non è mai stato convocato per la prima verifica della situazione occupazionale, operativa (anche se c'è già un documento di partenza del 2022 che fotografa lo status quo).

Il problema che si pone oggi è che se non viene attivato il monitoraggio previsto e non c'è un confronto e verifica dei reciproci impegni tra le parti, la sostenibilità della Culmv (al di là degli interventi dello stato su specifiche emergenze, come per la pandemia) viene messa in discussione dalla diminuzione delle giornate lavorate a chiamata eventualmente registrate a consuntivo annuale per riduzione dei volumi di traffico nei terminal per gli aumenti di produttività realizzati, per l' introduzione di nuove tecnologie operative, per i casi di autoproduzione con marittimi ,sempre cercati dagli amatori.

Di fronte a ciò gli unici referenti diretti per l' Art.17 Culmv per risolvere il problema sono le imprese utilizzatrici e la ADSP.

Rispetto a questo nostro contesto non si pone direttamente un obiettivo di modificare la normativa sul lavoro nella legge 84/94 ma di definire normativamente quello che di fatto è già un ruolo esercitato dall' Art.17 Culmv a Genova: una società che svolge un servizio di interesse economico e operativo generale per tutte le imprese portuali, stabilendone gli equilibri e la sostenibilità.

Già oggi le ADSP, con un proprio intervento o ordinanza sarebbe in grado di inquadrare questa necessaria funzione nelle operazioni portuali, non lasciando al confronto tra rapporti di forza diretti e variabili tra Culmv e Confindustria Terminal operators, con momenti di tensione sociale che rappresenterebbero un pesante pregiudizio al lavoro del porto, ad ogni chiusura del bilancio di gestione dell' Art.17.

CULMV PARIDE BATINI
AB
ANTONIO BENVENUTI