

TENSIONE IN PORTO

Culmv, nuove indagini

Nel mirino dei pm i soldi della cassa integrazione. Recapitata la direttiva Matteoli

GENOVA. La direttiva-timer del ministro dei Trasporti Altero Matteoli è arrivata sulle scrivanie dei presidenti delle Autorità portuali ieri. Luigi Merlo, presidente a Genova, l'ha ricevuta nel pomeriggio mentre stava tenendo una conferenza stampa a Palazzo San Giorgio con Rino Canavese (presidente a Savona) e Cirillo Orlandi (La Spezia). Ora è ufficiale: va fatta una gara pubblica, da bandire entro dicembre, per scegliere il soggetto autorizzato in ogni scalo a prestare manodopera agli operatori portuali. Dal primo luglio, poi, chi non ha l'autorizzazione non potrà più operare. A Genova vuol dire soprattutto una cosa: la Culmv, a 14 anni di distanza dalla legge del 1994, deve adeguarsi a norme che non ha mai rispettato in pieno, o è fuori dal porto.

È (forse) l'epilogo di una vicenda punteggiata di irregolarità normative che si trascina da anni e che se oggi arriva a un punto di svolta è anche perché, nel frattempo, è intervenuta la magistratura. Portando alla luce anomalie note a molti ma che mai la politica aveva risolto. Ora, da questo punto di vista, potrebbe aprirsi un nuovo fronte. L'indagine sul porto a cui lavora la Stazione navale della Guardia di Finanza sta aggredendo un nuovo tema: cioè la regolarità dei contributi sotto forma di cassa integrazione straordinaria riconosciuti negli anni passati alla Culmv come integrazione salariale ai soci per le giornate non lavorate. Sullo sfondo potrebbe stagliarsi l'ipotesi di una truffa ai danni dello Stato. Per ora solo un'ipotesi investigativa. Basata sui fatti seguenti: ogni anno il governo stanziava dei soldi che, sotto forma di cassa integrazione straordinaria, vengono versati ai lavoratori portuali: i soci delle ex compagnie, o comunque i dipendenti di tutte quelle società che forniscono manodopera in porto, sono infatti a disposizione 365 giorni su 365, ma se i traffici languono, loro non vengono chiamati a lavorare e niente gli viene riconosciuto in busta

paga. Di qui, l'integrazione.

Il versamento di questi soldi passa attraverso la certificazione da parte dell'Autorità portuale dell'ammontare delle giornate non lavorate dichiarato dalla Compagnia. L'incartamento passa poi al ministero che dà il via libera all'Inps - sulla base di quanto dichiarato dall'Authority - per procedere ai pagamenti. Il pm Walter Cotugno martedì ha sentito uno dei funzionari del ministero che negli anni scorsi hanno seguito questo tema. Un altro verrà ascoltato nei prossimi giorni, anch'egli come persona informata dei fatti. Il nodo che la magistratura vuole sciogliere parrebbe essere questo: se la Compagnia non era autorizzata secondo quanto previsto dall'articolo 17 della legge sui porti a fornire manodopera sulle banchine, aveva diritto veramente a questi soldi (si parla di cifre

superiori al milione di euro ogni anno)? Altrimenti chi doveva stoppare le richieste della Culmv? Tra le due persone ascoltate come persone informate dai fatti, secondo quanto ha ricostruito il *Secolo XIX*, dovrebbe esserci anche Cosimo Caliendo, attualmente direttore generale del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture. È lui, tra l'altro, ad aver firmato il documento che accompagna la direttiva alle Autorità portuali in cui si chiede di applicare la legge sui porti in tema di organizzazione del lavoro, rompendo il monopolio delle compagnie.

Il fronte giudiziario si intreccia a quello politico, e non potrebbe essere altrimenti visto che la politica è intervenuta solo dopo che le indagini hanno scoperto il calderone. A cui ora i presidenti delle Autorità portuali cercano di mettere rimedio. Ieri a Genova, il presidente dello scalo di Savona, Canavese, e quello della Spezia, Orlandi, erano sereni. I loro scali non presentano grandi irregolarità.

Merlo, e con lui il segretario Giambattista D'Aste, devono invece sbrogliare una matassa complicata. Tra soci regolari e speciali (nella tabella in

basso sono segnati solo quelli regolari) la Culmv conta oltre 1.000 lavoratori, a cui si aggiungono quelli della compagnia Pietro Chiesa. Entrambe le società non hanno autorizzazioni rilasciate tramite gara, secondo quanto prevede l'articolo 17 della legge sui porti. Di più: le due cooperative, oltre a fornire manodopera, lavorano anche come imprese portuali, regolate all'articolo 16. Delle due l'una: o si fa il fornitore di manodopera o la società di servizi portuali. Oppure, ancora, ci si scinde. Comunque, serve la gara.

Se poi la procedura di gara non arriva a compimento, l'Authority deve comunque creare un'agenzia dedicata. «Mi attiverò subito per convocare le parti sociali e per aprire un confronto di merito, costruttivo, in grado di dare garanzie a tutti senza tensioni e particolari preoccupazioni» ha teso la mano il presidente Luigi Merlo. C'è anche un'apertura nei confronti della Cgil che, dalle colonne di questo giornale, aveva chiesto che venisse dato alle società regolate secondo l'articolo 17 la possibilità di utilizzare proprio mezzi in banchina: «È una questione che sicuramente va affrontata» ha spiegato.

Ivano Bosco, segretario Filt Cgil di Genova, chiede che prima di aprire il confronto in città le segreterie nazionali siano convocate da Matteoli che, si è scoperto ieri, ha firmato la direttiva lo scorso 5 agosto: «Non si può intervenire su questi temi senza un confronto: sono molte le parti non applicate di quella legge, il ministro le affronti tutte». Ettore Torzetti, Fit Cisl: «Andava aperto un confronto mesi fa con il governo, noi l'avevamo proposto. Ho dubbi sul fatto che la gara sia la soluzione migliore per Genova». Marco Odone, Uiltrasporti: «Valutiamo bene cosa vuol dire per i 1.200 lavoratori il percorso che stiamo avviando». In nessuno dei casi una chiusura netta.

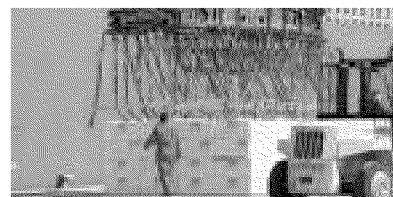
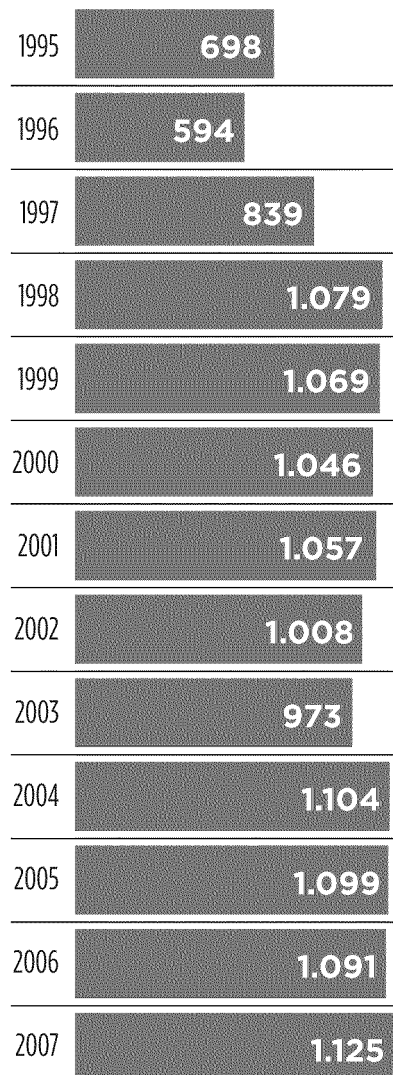
SAMUELE CAFASSO

cafasso@ilsecoloxix.it

GRAZIANO CETARA

cetara@ilsecoloxix.it

I LAVORATORI DELLE COMPAGNIE PORTUALI A GENOVA



DIPENDENTI E CONTI DELLA CULMV

Anno	utile/perdita esercizio	numero dipendenti
2004	5.945*	N.D
2005	5.044	897
2006	2.645	881
2007	-1.499.573	957

*Cifre espresse in euro



MANO TESA AI SINDACATI

Convocherò subito le parti sociali, apriamo ora un confronto costruttivo

LUIGI MERLO
 presidente dell'Autorità portuale di Genova

