

L'incontro

Yilport, sindacati insoddisfatti chiesto un vertice con l'Authority

Il confronto è durato due ore, ma alla fine i sindacati hanno lasciato la riunione con l'amaro in bocca. Troppe questioni rimaste inevase e un senso generale di insoddisfazione rispetto a quelle che erano le aspettative iniziali. Si è tenuto ieri l'incontro per l'analisi congiunta del piano industriale triennale tra le organizzazioni sindacali e il management di Yilport che controlla la San Cataldo Container Terminal. Di sindacati è partita immediatamente una richiesta di incontro urgente al presidente dell'Authority Prete.

Pignatelli a pag.10



I temi
del lavoro

Confronto Yilport-sindacati Chiesto un incontro a Prete

► Esiti negativi dall'incontro con l'azienda sull'esame del piano industriale triennale ► Preoccupazioni per i dati sui container e sui tempi di ristrutturazione delle gru

Le organizzazioni di categoria sollecitano una riunione urgente all'Authority

Management dell'impresa turca ieri in collegamento: 335 assunzioni ma solo nel 2023

Alessio PIGNATELLI

Due ore di confronto ma alla fine i sindacati hanno lasciato la riunione con l'amaro in bocca. Troppe questioni rimaste inevase e un senso generale di insoddisfazione rispetto a quelle che erano le aspettative iniziali. Si è tenuto ieri mattina, presso Confindustria, l'incontro per l'analisi congiunta del piano industriale triennale tra le organizzazioni sindacali e il management di Yilport che controlla la San Cataldo Container Terminal.

Gli esiti non sono stati positivi tant'è che da parte di Filt Gil (De Ponzio), Fit Cisl (Fiori-

no), Ultrasporti (Sasso) è partita immediatamente una richiesta di incontro urgente al presidente dell'Authority Sergio Prete: occorrerà fare una verifica congiunta della rispondenza rispetto agli impegni assunti nell'atto concessorio e le eventuali incongruenze tra quanto contenuto nel piano industriale presentato in origine e quanto dichiarato ieri. Per Yilport, era presente in sede la general manager della società San Cataldo Container Terminal, Raffaella Del Prete, mentre il management turco era in videocollegamento. La cosiddetta fase due, dunque, non parte sotto i migliori auspici. A inizio luglio, i sindaca-

ti avevano dato l'ok a un piano transitorio per garantire il funzionamento del terminal per i primi arrivi delle navi feeder porta-container. Il vero obiettivo era quindi accordarsi per un confronto sul piano industriale e occupazionale a medio termine ma le distanze re-



stano molto ampie. Filt, Fit e Uiltrasporti reputano il piano triennale di Sctt estremamente conservativo. Soprattutto per quanto riguarda la movimentazione dei container: Yilport stima nel 2021 65mila Teu, nel 2022 115mila, nel 2023 291mila e nel 2024 450mila. Sul riassorbimento degli ex lavoratori di Tct - già ne sono stati riassunti 68 su quasi 500 - penderebbe quindi un carico di lavoro molto basso che preoccupa non poco. Nel prospetto di Yilport, si stimano 107 assunzioni a fine 2020 che diventerebbero 188 nel 2021, salirebbero a 276 nel 2022 e arriverebbero a 335 nel 2023. Una proporzione incongrua per i sindacati che paventano il rischio di ammortizzatori, come minimo, per gestire un carico di lavoro troppo basso per il numero di operai. Inoltre, le perplessità sono anche su altri aspetti. Per esempio, il revamping delle gru non procede come i sindacati auspicano e la tempistica non convince: Yilport stima

che nel periodo fra il 2020 e 2023 il costo totale del revamping dell'equipment sarà di circa 23milioni di euro. Dopo il trasferimento delle gru, il processo di verniciatura richiederà circa due mesi per ciascuna e il processo di rimessa in servizio richiederà altri due mesi. Dubbi anche sulla riqualificazione dei collegamenti ferroviari che Yilport considera la vera priorità ma che prevedono il revamping della locomotiva solo per il 2021 e quello della seconda locomotiva in base ai requisiti operativi. Come si è arrivati a questa prospettiva molto più prudente di Yilport per lo scalo jonico? Secondo la multinazionale turca, il Covid ha il suo peso. Nella prima metà del 2020 la pandemia ha avuto un effetto negativo sui volumi di container a livello mondiale. Secondo Cts (Container Trades Statistics) durante i primi sei mesi del 2020, i volumi di TEU (misura standard di volume nel trasporto dei container) pieni sono diminuiti del -6,8% a 78,0 milioni di TEU, i traffici inter-

continentali sono diminuiti del -8,2% a 50,4 milioni di TEU. I volumi intraregionali sono diminuiti del -4,1% a 27,6 milioni di Teu. I volumi dall'Estremo Oriente all'Europa sono calati del -12,3%. Si è determinato un eccesso di spazio disponibile nei porti già operativi e Yilport stima che l'impatto del Covid19 sull'economia italiana determini una diminuzione del -9,6% del Pil per il 2020 e una lenta ripresa nel 2021 con il 4,1%. Si potrebbe dunque determinare un calo del -14% dei volumi dei container in Italia. Un quadro ritenuto eccessivamente pessimistico secondo i sindacati, soprattutto in proporzione alle enormi capacità della banchina del Molo Polissettoriale. Per questo, la riunione si è interrotta dopo due ore senza trovare alcuna intesa. Le organizzazioni sindacali hanno pertanto preso atto di quanto dichiarato dal management Yilport presente in videoconferenza e successivamente si sono rivolti al presidente Prete per una verifica congiunta quanto mai necessaria.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'arrivo della prima nave portacontainer dell'era Yilport a Taranto