

COMUNICATO STAMPA

Porto di Salerno, Aversa, Stanzione e Imperato: il modello portuale non si indebolisce con scorciatoie organizzative

«Il modello portuale italiano non può essere messo in discussione da interpretazioni che rischiano di alterarne l'equilibrio normativo e operativo». Con questa posizione netta il Segretario Generale Fit Cisl Campania Massimo Aversa, il Segretario Generale del Presidio Fit Cisl Salerno Massimo Stanzione e il Coordinatore Regionale Porti Fit Cisl Campania Gennaro Imperato intervengono sulla sentenza del TAR Campania che ha autorizzato la società Cartour a svolgere, con personale proprio, le operazioni di rizzaggio e derizzaggio dei mezzi rotabili nel Porto di Salerno.

La decisione del Tribunale amministrativo riporta al centro del dibattito il perimetro applicativo della legge 84 del 1994, architrave dell'organizzazione portuale italiana, che ha costruito nel tempo un sistema fondato sulla distinzione tra lavoro portuale e lavoro marittimo, su regole certe e su una distribuzione chiara di responsabilità. Non si tratta di un tecnicismo giuridico, ma di un assetto che incide direttamente sulla sicurezza delle operazioni, sulla qualità dei servizi e sulla stabilità occupazionale.

Pur configurandosi formalmente come autorizzazione ai sensi dell'articolo 16 e non come autoproduzione in senso stretto, il provvedimento apre una riflessione sostanziale: la possibilità che si determini una frammentazione del ciclo portuale con una competizione giocata esclusivamente sulla riduzione dei costi. Una dinamica che, secondo la Fit Cisl Campania, non rafforza il sistema ma ne compromette la coesione.

Il rizzaggio e il derizzaggio dei mezzi rotabili sono operazioni tecnicamente complesse, che incidono sulla stabilità del carico e sulla sicurezza delle navi. Affidarle a personale non inserito nel circuito ordinario del lavoro portuale significa intervenire su un segmento delicato della catena operativa, con potenziali ricadute organizzative e contrattuali che meritano massima attenzione.

Aversa, Stanzione e Imperato ribadiscono che il lavoro di terra deve essere svolto da personale portuale adeguatamente formato e inquadrato secondo la normativa vigente, mentre i picchi di traffico devono essere gestiti attraverso gli strumenti previsti dall'articolo 17, che rappresenta il presidio di flessibilità regolata del sistema. La concorrenza tra operatori, sottolineano, deve svilupparsi sulla qualità e sull'efficienza dei servizi, non sulla compressione dei diritti né sull'interscambio di manodopera che finirebbe per deregolamentare l'assetto portuale.

Il sindacato chiede inoltre un rafforzamento dei controlli da parte di tutti gli organi competenti e l'attivazione immediata del protocollo di sicurezza SOI, Sistema Operativo Integrato, già sottoscritto in Prefettura, quale strumento concreto per garantire coordinamento, tracciabilità delle attività e tutela dei lavoratori.

Lo sviluppo dei traffici marittimi e gli investimenti delle imprese rappresentano un elemento positivo per il Porto di Salerno e per l'intera economia regionale, ma devono inserirsi in un quadro di regole certe e di responsabilità sociale, evitando soluzioni che possano generare dumping contrattuale o squilibri strutturali.

Sarà ora il Consiglio di Stato a fornire un chiarimento definitivo sull'interpretazione della normativa e sui confini applicativi dell'articolo 16 rispetto all'impianto complessivo della legge 84 del 1994. In attesa di quel pronunciamento, la Fit Cisl Campania conferma il proprio impegno a tutela di un modello portuale fondato su legalità, sicurezza, professionalità e lavoro dignitoso, nella consapevolezza che la vera forza dei porti italiani risiede nelle competenze delle lavoratrici e dei lavoratori che li rendono operativi ogni giorno.

Napoli, 23 febbraio 2026