

n. 2-01163 presentata da Angela Napoli - giovedì 14 luglio 2011- Camera dei Deputati

Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dello sviluppo economico, al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, il Ministro dell'interno

per sapere - premesso che:

dopo mesi di voci, dichiarazioni, smentite, dati alternati sull'attività di movimentazione, di fermi dello scarico di teus (twenty foot equivalent unit), oggi sul porto di Gioia Tauro, infrastruttura strategica per l'Europa, si è abbattuta la scure della crisi, imposta dalla terminalista Med Center, senza che il Governo nazionale abbia fatto nulla per evitarla; si è giunti alla odierna crisi lasciando inalterata la funzione monopolista della Med Center; sono mancati il decollo della logistica, l'ampliamento delle infrastrutture esistenti e della imboccatura, l'ottimizzazione degli spazi portuali, la polifunzionalità;

il 5 luglio 2011 il Governo ha predisposto la copertura per un anno di ben 467 esuberanti (pari al 45 per cento della forza lavoro) con gli ammortizzatori sociali; a questi lavoratori in esubero si aggiungono 200 ex precari (sui 250 assunti con contratti a termine tra il 2007 e il 2009) che da diversi mesi hanno iniziato la battaglia legale per il reintegro sul posto di lavoro;

l'accordo MCT e Governo sarebbe stato giustificato dall'improvvisa decisione di Maersk di non scalare più il terminale della perdita di competitività;

l'interpellante evidenzia perplessità sulla richiesta di immediata attuazione di un piano di salvataggio aziendale, considerato che nei primi quattro mesi del 2011 rispetto allo stesso periodo del 2010 la MCT ha incrementato i propri flussi di traffico circa del 10 per cento;

il presidente della stessa autorità portuale di Gioia Tauro, Giovanni Grimaldi, ha dichiarato: «Se pur in presenza di una forte crisi, dettata anche dall'agguerrita concorrenza dei porti del Nord Africa, al momento non siamo di fronte ad una realtà talmente critica da generare un così alto numero di esuberanti di personale»;

tra l'altro a conclusione dei 12 mesi di ammortizzatori sociali, la MCT «verificherà se persistono le condizioni per un reintegro dei lavoratori in esubero»; non ci sarà, quindi, alcun obbligo al reintegro dei lavoratori oggi inseriti nella Cassa integrazione guadagni straordinaria, peraltro, in assenza di un piano di rilancio;

sembrirebbe, inoltre, che la MCT non avrebbe intenzione di ricorrere ad una cassa integrazione a rotazione, coinvolgendo l'intero personale, così come già avvenuto nel 2009, bensì «mirata» ad una parte di lavoratori;

da fonti giornalistiche e sindacali si apprende che la MCT punterebbe su un'applicazione della cassa integrazione che miri ad una «pulizia» dei lavoratori; non si comprendono pertanto i criteri per l'assunzione negli anni e se tra questi criteri ci sia mai stata la valutazione su eventuali rapporti parentali o amicali con ambienti della criminalità organizzata; non è noto se, prima di proporre la richiesta di Cassa integrazione guadagni straordinaria la MCT abbia mai assunto provvedimenti nei confronti di quei lavoratori che, dovrebbero rientrare tra i beneficiari della Cassa integrazione guadagni straordinari;

Gianluigi Aponte, padron della MSC, oggi l'unica linea di navigazione cliente del terminal di Gioia Tauro, sembra aver dimostrato una qualche prospettiva di investimenti, ma non appare chiaro il rapporto tra la sua società e la MCT;

l'interpellante ha più volte evidenziato nei precedenti atti di sindacato ispettivo la situazione monopolista della MCT la quale, nonostante la sua dichiarata diminuzione dell'attività di transhipment, continua a non concedere tratti di banchina necessari ad incentivare l'ingresso di nuove società; la Contship Italia ha convenienza a confermare la propria presenza su Gioia Tauro soltanto per mantenere inalterato il monopolio sulla banchina del porto;

ad avviso dell'interpellante, i Governi nazionali e regionali dovrebbero poi, ancor prima di cedere alle richieste della MCT, fare piena luce sui rapporti tra la stessa MCT e la MSC, ma anche sulla Maersk che, pur essendo andata via dal porto di Gioia Tauro, mantiene una quota azionaria del 33 per cento in MCT;

ed ancora non si conoscono le motivazioni che vedono la Eurokay, azionista di riferimento della Contship Italia, gestore a Gioia Tauro in funzione degli interessi del Porto di Amburgo;

da ultimo, l'interpellante intende richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di non sottovalutare, nell'ambito della crisi che investe il porto di Gioia Tauro, il controllo che la 'ndrangheta mantiene sull'intera area portuale, così come si evince dall'operazione condotta in data odierna dai Carabinieri di Reggio Calabria contro il narcotraffico -: se non ritengano necessario ed urgente relazionare sulla reale situazione di crisi che sta coinvolgendo il Porto di Gioia Tauro;

quali urgenti iniziative intendano assumere, oltre all'accordo già sottoscritto per l'applicazione della Cassa integrazione guadagni straordinari a 467 lavoratori, per verificare i rapporti tra MCT, MSC e Maersk;

quali interventi intendano attuare, per le parti di competenza, al fine di garantire che l'applicazione della Cassa integrazione guadagni straordinari non diventi un alibi utile a sancire la chiusura definitiva del porto di Gioia Tauro, unica fonte di sviluppo ed economica per un territorio che registra già un elevato tasso di disoccupazione.