



ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE
Seduta del 20 DICEMBRE 2018

Ordine del giorno (prot. n. 18917 del 13.12.2018):

- 1) **Comunicazioni del Presidente;**
- 2) **Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt. 16, 17 e 18 dell'Adsp (art. 8 co. 3 l. s-bis legge 84/94 e ss.mm.ii.);**
- 3) **Piano di risanamento aziendale 2018/2020 Soc. Coop. a r.l. C.U.L.P. Napoli – art. 17, co. 15-bis, Legge 84/94 e ss.mm.ii.;**
- 4) **Misure di intervento in attuazione al Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt. 16, 17 e 18 dell'Adsp (art. 17 legge 84/94 e ss.mm.ii.);**
- 5) **Varie ed eventuali.**

Inizio ore: 15.00

Risultano presenti: Presidente dell'Adsp - Pietro Spirito – che presiede la seduta ed i seguenti componenti: Simone Del Vecchio (membro supplente), Domenico Ferraiuolo, Agostino Gallozzi, Legora De Feo (esce alle ore 16,50), Domenico De Crescenzo, Giuseppe Amoroso (membro supplente), Gennaro Imperato (membro supplente), Fabio Gigli (membro supplente), Gerardo Arpino (membro supplente), Pierpaolo Castiglione (membro supplente).

Per la Assocostieri è presente Pasquale Fontana, in sostituzione di Dario Soria;
per la Federturismo è presente Giancarlo Carriero.

Assiste alla seduta, in qualità di uditori, su invito del Presidente, il Sig. Fabio Carannante, in rappresentanza della soc. GNV.

Il Presidente, verificata la presenza della metà più uno dei componenti (art. 4, comma 1, decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18.11.2016) apre la seduta e non essendoci comunicazioni di cui al punto 1) dell'o.d.g. passa alla trattazione dei punti 2), 3) e 4) all'o.d.g.

Punto n.2 O.d.g.

“Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt.16,17 e 18 dell'Adsp (art.8 co.3.1.s. bis Legge 84/94 e ss.mm.ii.).

Punto n.3 O.d.g.

“Piano di risanamento aziendale 2018/2020 Soc. Coop, a.r.l. CULP Napoli – art.17, co.15 bis, Legge 84/94 e ss.mm.ii.

Punto n.4 O.d.g.

“Misure di intervento in attuazione al Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt.16, 17 e 18 dell'Adsp”.

Il Presidente preliminarmente ringrazia i componenti per la partecipazione e riprendendo i lavori della seduta dell'Organismo del 28.11.2018 sull'argomento, illustra le modifiche apportate al documento del Piano dell'organico a seguito di quanto emerso anche nelle discussioni in Commissione consultiva e in Comitato di gestione: dal documento di Piano presentato in data 28.11.2018 sono state espunte e riscritte le considerazioni conclusive, in modo da rendere il documento perfettamente confacente alla prescrizione normativa, così come richiesto dagli stessi componenti dell'organismo nella seduta precedente, mentre le successive “azioni amministrative” da porre in essere in correlazione e attuazione al Piano dell'organico sono state descritte e delineate in un separato documento definito “misure di Intervento”. Il documento di Piano dell'organico, pertanto, come già esposto dal Presidente nella precedente seduta di partenariato, analizza i processi di profondo cambiamento in atto legati al lavoro portuale (containerizzazione delle merci, digitalizzazione, trasformazione e nascita di nuove figure e competenze professionali, etc.) in un quadro di economia mondiale in continua evoluzione ed orientato alla flessibilità ed all'efficienza. Risulta, pertanto, indispensabile procedere ad avviare un percorso formativo di riqualificazione delle diverse figure professionali presenti tra i lavoratori delle imprese portuali, attraverso l'individuazione di specifici piani



formativi condivisi con tutti gli operatori portuali privati. Tra le misure di intervento si propone, infatti, la costituzione di un gruppo di lavoro "misto" cui demandare il compito di individuare possibili attività formative da poter condividere con i principali attori del lavoro portuale presenti nei porti dell'Adsp. Passando all'analisi delle misure da attuare per il lavoro flessibile art. 17, il Presidente illustra le conclusioni possibili cui si è pervenuti: la CULP di Napoli, attualmente operante con autorizzazione in regime di *prorogatio*, versa purtroppo in condizioni economiche non più sostenibili ed al fine di tutelare i 75 lavoratori CULP e le loro famiglie non è più possibile procrastinare decisioni in merito; pertanto, si ritiene indispensabile procedere ad indire, entro il mese di gennaio p.v., una procedura di gara, permutando i criteri attualmente esistenti nel Porto di Salerno, per individuare il soggetto autorizzato a prestare fornitura di manodopera temporanea ex art. 17. Solo qualora la gara dovesse andare deserta si procederà all'avvio dell'iter per istituire l'Agenzia del lavoro, sul modello dell'Agenzia attualmente operante nel Porto di Livorno. Il Presidente ritiene che questa descritta sia l'unica strada attualmente percorribile, dichiarandosi disponibile a vagliare eventuali diverse soluzioni dovessero emergere. Il Presidente afferma di aver richiesto anche un parere ai funzionari del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che si occupano di tale materia, sulla percorribilità di tale iter amministrativo e di aver ricevuto un assenso in tal senso.

In merito, infine, al Piano di risanamento presentato dalla CULP Napoli, il Presidente evidenzia che lo stesso, per come è stato strutturato, risulta finalizzato esclusivamente al ripianamento delle perdite della cooperativa da parte dell'Adsp senza far emergere prospettive di ristrutturazione e risanamento alcuno.

Prende la parola Castiglione che, nel dissentire sulle conclusioni cui è pervenuto il Presidente in merito al lavoro flessibile, osserva quanto segue:

- La CULP Napoli è attualmente titolare di una autorizzazione in regime di proroga con validità fino al 28.01.2020 per cui è legittimata ad operare senza soluzione di continuità fino a tale data, come peraltro affermato nello stesso documento predisposto dalla commissione interna dell'Adsp nel quale vengono riportate le valutazioni tecniche al Piano di risanamento presentato dalla CULP;
- Prima di tale data (28.01.2020) si ritiene illegittima ed immotivata qualsiasi revoca dell'autorizzazione rilasciata dalla Adsp, anche in considerazione di quelli che sono gli obblighi di legge cui è tenuta l'Adsp che è preposta e obbligata a gestire nel miglior modo possibile la problematica attuale del lavoro portuale temporaneo;
- A partire dal 28.01.2020 l'Adsp potrà senz'altro indire una nuova gara e nel caso in cui questa andasse deserta avviare le procedure per la costituzione dell'Agenzia del lavoro, ma considerati i presupposti dai quali il Presidente intende partire la preoccupazione è che tale bando non riesca a recepire e rispondere alle reali esigenze del lavoro flessibile nel Porto di Napoli risultando di fatto assolutamente uno strumento vuoto di contenuti.

Castiglione passa a contestare quelle che sono le osservazioni critiche contenute nel documento di valutazione tecnica elaborato da una commissione interna dell'Adsp preposta ad esaminare il Piano di risanamento presentato dalla CULP come segue:

- Per quanto concerne la possibilità di ricorrere all'istituto dell'isopensione per 7 lavoratori della CULP, le eccezioni sollevate dalla commissione non risultano corrette in quanto la riduzione del numero turni derivante dall'applicazione dell'isopensione (da 15000 turni - attualmente necessari per un equilibrio di bilancio - a 13840), considerata anche l'inapplicabilità della c.d. "quota 100" ai lavoratori CULP, costituisce sicuramente una riduzione consistente sia pur non ancora in linea con il fabbisogno medio stimato per il porto di Napoli (11850/12000);
- la riduzione dell'attuale organico dell'art. 17 di 7 unità, in prospettiva, costituirebbe un vantaggio in termini assoluti anche per il futuro soggetto prestatore di manodopera temporanea (o per l'eventuale Agenzia del lavoro) tenuto ad assumere per legge i lavoratori in organico nel rispetto della clausola di salvaguardia sociale;
- Per quanto riguarda la possibilità per 10 lavoratori di usufruire del beneficio del c.d. "riconoscimento amianto", pur condividendo che tale previsione è legata a valutazioni terze considerata la necessità di attendere gli esiti dei contenziosi in corso, Castiglione riferisce che 3 delle 10 cause attivate sono già state introitate per la sentenza, con alta probabilità di esito positivo delle stesse e, dunque, di



- tutti i giudizi ancora pendenti. Il riconoscimento dei benefici dell'amianto comporterebbe di conseguenza ovviamente anche una riduzione dell'importo da destinare all'istituto dell'isopensione;
- Per quanto riguarda l'incentivazione all'esodo, sarebbe preferibile, per evitare qualsiasi speculazione al rialzo, che l'Adsp determinasse preventivamente l'eventuale importo disponibile da erogare ai lavoratori prossimi al pensionamento, al fine di verificare in tal senso l'interesse di questi ultimi;
 - Per quanto riguarda la considerazione della commissione interna che il Piano CULP non è verificabile in quanto mancano elementi oggettivi quali, ad esempio, accordi con le imprese, Castiglione rappresenta che non si ritiene possibile produrre fin da ora accordi già sottoscritti in tal senso.
 - È necessario comunque attendere, per ogni ulteriore valutazione, anche la chiusura dei bilanci della CULP per l'esercizio 2018.

Il Presidente replica alle osservazioni di Castiglione come segue:

- Il procrastinare l'indizione della gara per individuare il soggetto art. 17 non potrà che aggravare la situazione esistente a scapito dei lavoratori e delle loro famiglie;
- Non è possibile giudicare a priori un bando se lo stesso non è ancora stato neanche emanato;
- Un piano di risanamento necessita di misure da porre concretamente per avere vantaggi immediati: l'applicazione dell'istituto dell'isopensione comporterebbe benefici economici futuri ma che quindi non possono essere ricompresi tra gli effetti di risanamento immediato;
- Per l'eventuale incentivazione all'esodo l'Adsp potrebbe mettere a disposizione una annualità retributiva a lavoratore;
- Per la verificabilità del Piano sarebbe sufficiente produrre anche solo accordi economici intesi quali "trattative" con buoni margini di successo esistenti tra la CULP e le imprese portuali;
- La mancata firma dell'accordo con un operatore art. 16 (GNV) che ha fornito un buon numero di turni per l'anno 2018, purtroppo dimostra l'incapacità imprenditoriale della CULP anche a mantener fede agli impegni presi in termini di scontistiche da applicare al costo turni in presenza di un maggior numero di chiamate: la trattativa con la società è stata condotta nel peggior modo possibile non riuscendo a pervenire ad alcuna intesa. È necessario un cambiamento di mentalità imprenditoriale, che superi la concezione del dover unicamente ribaltare i costi del soggetto art. 17 sulle imprese portuali: è necessario ragionare in termini di produttività e non solo di tariffa, come avviene nel porto di Salerno dove gli accordi a latere consentono, anche a parità di tariffa, di avere regole di ingaggio più remunerative sia per le imprese che per la Compagnia portuale.

Castiglione, contestando le affermazioni del Presidente, ribadisce che con la soc. GNV erano state avviate trattative commerciali che prevedevano alcune condizioni imprescindibili per la sostenibilità di bilancio della CULP: durata biennale dell'accordo (quindi anche per il 2019) e previsione di un ulteriore incremento turni al fine di poter applicare una scontistica confacente. Allo stato attuale tali condizioni non sembrano esservi ed è questo il motivo per il quale non si è ancora pervenuti alla sottoscrizione di tale accordo.

Prende la parola il Segretario Generale che, nel sintetizzare le diverse posizioni esistenti tra la Compagnia portuale Napoli ed il vertice dell'Adsp, ribadisce che la posizione dell'Amministrazione è quella di inquadrare la gestione del lavoro portuale temporaneo non al pari di un servizio obbligatorio come ad es. i servizi tecnico nautici (con obbligo da parte dello Stato di coprire eventuali disavanzi finanziari), ma come frutto dell'incontro di domanda ed offerta sul mercato, attraverso la determinazione di una tariffa che consenta alle imprese portuali di trovare vantaggioso avvalersi del soggetto art. 17 e a questi di operare con remuneratività e non solo con l'obiettivo di coprire i costi di gestione.

La preoccupazione dei vertici dell'Adsp è quella di entrare in un circolo vizioso in cui si continua ad assistere ad una riduzione dei turni a causa di tariffe non competitive sul mercato, con l'impossibilità da parte della CULP di ridurre queste ultime per cercare di coprire i costi fissi di gestione.

Castiglione ribadisce che anche nel piano di risanamento presentato si prevede una riduzione di tariffa, ma il Presidente replica che la riduzione non è evidentemente sufficiente a renderla "competitiva" sul mercato: se



la CULP ritiene vincolante la tariffa autorizzata dall'allora Autorità Portuale di Napoli come limite invalicabile, il Presidente si dichiara disponibile fin da ora a rideterminare la stessa autorizzando una nuova più aderente alle esigenze di mercato.

Interviene Legora De Feo che, in qualità di rappresentante delle imprese portuali artt. 16 e 18, concorda con il Presidente circa la necessità di un cambio di mentalità rispetto alla gestione del lavoro portuale temporaneo che non risulta più aderente a quelle che sono le nuove esigenze imposte dal mercato: si richiede fin da ora la possibilità di partecipare costruttivamente alla stesura dell'eventuale bando di gara per il nuovo affidamento, dichiarando che, per il bene del porto e del lavoro di tutti i diversi attori del settore, le imprese portuali da lui rappresentate non sono contrarie alla costituzione dell'Agenzia del lavoro nel caso in cui la gara dovesse andare deserta.

Il Presidente ricorda che nel Porto di Genova purtroppo l'Adsp ha attivato un meccanismo di sostegno alla locale Compagnia portuale che, di fatto, si traduce esclusivamente in un vantaggio economico per l'unico terminalista ivi operante: tale "forma di assistenzialismo", a parere del Presidente, riduce la competitività dello scalo genovese. Al fine di evitare di incorrere in tale meccanismo anche nel Porto di Napoli, si propone di rivedere immediatamente, considerato anche il momento favorevole di ripresa dei traffici, quelle che sono le regole del lavoro temporaneo attraverso un nuovo bando di gara che concretamente individui un percorso sostenibile e volto a rilanciare il segmento del lavoro flessibile.

Prende la parola Imperato che preliminarmente, in rappresentanza delle organizzazioni sindacali, stigmatizza il modo in cui, in tutto questo tempo, è stata portata avanti la gestione dell'intera problematica del lavoro portuale, ritenendo paradossale che in una congiuntura di traffico crescente il ricorso al lavoro temporaneo si sia addirittura ridotto. Imperato formula le seguenti osservazioni/richieste di chiarimento:

- richiede fin da ora all'Adsp la partecipazione delle organizzazioni sindacali alla stesura del bando di gara, ribadendo che priorità assoluta deve essere data alla tutela e salvaguardia dei lavoratori attualmente in organico presso la CULP Napoli;
- chiede chiarimenti su quale sia la motivazione giuridica in base alla quale l'Adsp ritenga di poter disporre la revoca di autorizzazione art. 17 attualmente in capo alla CULP Napoli, in quanto l'unico aspetto contestabile alla Compagnia portuale potrebbe essere la morosità nel pagamento del canone;
- chiede, altresì, come mai si continua a fare pressioni sulla CULP mentre non si cerca di intervenire sensibilizzando anche le imprese portuali a ricorrere al lavoro temporaneo in presenza di picchi di lavoro;
- apprende con compiacimento la nuova posizione della Conateco e delle imprese portuali espressa da Legora De Feo circa la non contrarietà alla costituzione dell'Agenzia del lavoro;
- ritiene necessario istituire una apposita commissione volta a verificare e raffrontare le diverse condizioni di mercato esistenti tra i porti di Napoli e Salerno, con particolare attenzione alla disamina degli accordi di produttività esistenti a Salerno tra le imprese portuali e la locale Compagnia portuale.

Il Presidente replica alle osservazioni di Imperato precisando che:

- Il debito attuale della CULP nei confronti dell'Adsp è tale da minare la stessa sostenibilità economica della società e, responsabilmente, il vertice dell'Ente ritiene opportuno procedere alla revoca dell'autorizzazione per cercare una soluzione a tale perdurante crisi;
- Nel corso dell'ultimo anno e mezzo egli si è speso in prima persona nel cercare di favorire possibili accordi tra la CULP e diverse imprese portuali, ma il comportamento della Compagnia non ha consentito di pervenire ad alcuna possibile di intesa, screditando la sua stessa figura;
- Nella predisposizione del nuovo bando di gara per aggiudicare la manodopera temporanea, il Presidente rassicura che si utilizzeranno nuovi parametri di riferimento legati alla produttività,



tenendo conto tra l'altro delle differenze esistenti tra i diversi segmenti di mercato del lavoro portuale (ro-ro, container, merci varie, etc).

Interviene Gigli che, preliminarmente, chiede di poter ricevere copia dei pareri rilasciati dai funzionari del Ministero delle infrastrutture citati dal Presidente, nutrendo perplessità su come poi di fatto si possa conciliare la libertà di trattativa tra diversi soggetti economici (imprese portuali e impresa art. 17) auspicata dall'Adsp con la fissazione comunque di regole precise dettate e cristallizzate in un bando di gara. Ulteriormente, Gigli chiede delucidazioni su come, considerato l'attuale volume di traffico, si ritenga di poter assicurare il livello di sostenibilità economica del nuovo eventuale soggetto art. 17, considerata la prioritaria necessità di tutelare il mantenimento dei livelli di reddito degli attuali lavoratori della CULP. Tali ultimi costituiscono di fatto un costo fisso per qualsiasi soggetto risulti vincitore della gara, per cui il sindacato chiede di poter verificare concretamente che nel nuovo bando vengano inserite queste garanzie, sospendendo il proprio giudizio fino a quel momento.

Il Presidente rassicura Gigli sull'attenzione che l'Adsp porrà nella valutazione del piano di impresa eventualmente presentato dalle società partecipanti alla gara e, in caso di inadeguatezza dello stesso, si dichiarerà deserta la gara e si attiverà la costituzione dell'Agenzia. Quest'ultima avrà un direttore nominato dall'Adsp con partecipazione di maggioranza: probabilmente in una prima fase ci saranno perdite da ripianare ma l'auspicio è rientrare delle stesse in tempi brevi.

Il Segretario Generale, nel rispondere a Gigli, evidenzia che come l'Adsp valuta i piani di impresa dei concessionari per affidare aree e banchine in concessione a soggetti adeguati a sviluppare i traffici del porto, così l'Adsp per individuare il soggetto prestatore di manodopera temporanea è tenuta a fissare regole minime di funzionamento, fermo restando la capacità imprenditoriale del soggetto privato di accrescere la propria competitività sul mercato. Conclude rassicurando le organizzazioni sindacali che il principio di applicazione del C.C.N. Lavoratori dei Porti è intoccabile, così come gli altri istituti di legge a garanzia della retribuzione dei lavoratori, mentre sicuramente si dovranno ridurre le voci di altri costi fissi.

Il Presidente comunica la notizia di un accordo in corso di stipula tra la GNV e la Compagnia Portuale di Palermo, invitando la CULP Napoli, considerata l'identità del servizio da rendere, a voler verificare le condizioni dello stesso evidentemente ritenuto remunerativo dalla Compagnia portuale palermitana.

Del Vecchio, rappresentante degli armatori, conferma che si sta per chiudere tale accordo a Palermo con la Compagnia portuale, grazie ad un cambio di gestione, ma soprattutto per l'applicazione di una tariffa diversa che viene determinata in base ad una serie di fattori (ad es. "a pezzo" e non "a uomo"), primo tra tutti la produttività. A Napoli, purtroppo, le tariffe applicate dalla CULP continuano ad essere fuori mercato per gli armatori non consentendo di giungere ad alcun accordo commerciale. Del Vecchio, concordando con la posizione espressa da Legora De Feo e ricordando l'impegno profuso dalla soc. GNV in questo ultimo anno per sviluppare il traffico in più settori nel porto di Napoli, prosegue dando l'appoggio della categoria degli armatori al percorso intrapreso dall'Adsp sottolineando due condizioni: il rispetto del diritto per gli armatori di esercitare l'autoproduzione, istituto previsto dalla legge e la revisione delle attuali tariffe applicate per il lavoro flessibile.

Il Presidente, pur confermando la legittimità della richiesta di autoproduzione avanzata dalla soc. GNV, ritiene necessario attendere il mese di aprile con l'auspicio di poter pervenire entro tale data ad una diversa soluzione, come avvenuto a Palermo.

Alle ore 16,50 esce Legora De Feo.

Prende la parola Arpino che, in rappresentanza della CGIL, rilascia a verbale la seguente dichiarazione: *"Per quanto riguarda il piano organico del lavoro portuale delle imprese ex articolo 16, 17 e 18 come organizzazione sindacale esprimiamo un giudizio negativo, dal momento che lo stesso lo riteniamo non*



Organismo Partenariato 20.12.18

alquanto coerente ai dettami legislativi che lo hanno istituito. Conseguentemente non condividiamo neanche le misure di intervento a partire da quelle previste in merito all'articolo 17 che, secondo noi, penalizza fortemente la Compagnia Portuale di Napoli che invece, secondo noi, va sostenuto dall'Autorità di Sistema anche attraverso interventi previsti dall'articolo 17 comma 15bis. Inoltre ribadiamo la necessità di controlli serrati da parte dell'Autorità di Sistema sul rispetto delle Norme che regolano il lavoro portuale. In merito alle paventate autorizzazioni relative all'autoproduzione nei confronti di vettori marittimi, ribadiamo che le stesse dovranno, come per legge, essere subordinate al possesso di stringenti vincoli. In primis la presenza di personale quantitativamente e professionalmente adeguata. L'autoproduzione per noi non può e deve essere utilizzata come un'arma per costringere la CULP ad abbassare le tariffe."

Il Presidente prende atto della posizione della CGIL.

Interviene Gallozzi che nel riprendere e sottolineare lo spirito delle norme della legge 84/94 ricorda che alle società autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 viene concessa dall'Adsp, a seguito di opportuna verifica dei piani di impresa, l'autorizzazione a svolgere per conto proprio, con una propria organizzazione aziendale, le operazioni portuali in un determinato porto: l'Adsp, attraverso una procedura di gara, individua un'impresa terza, con propria responsabilità gestionale, cui è affidato il servizio di erogazione di manodopera temporanea, cui ricorrere in caso di picchi di lavoro tali da non consentire alle suddette imprese di ovviare con proprio personale. Per questo la norma prevede l'applicazione del C.C.N. ai lavoratori temporanei così che il costo del lavoro sia pari a quello sostenuto dalle imprese portuali.

La società art. 17 è tenuta, come tutte le altre realtà aziendali, ad accollarsi il proprio rischio di impresa, attraverso una gestione capace di ottenere dalle tariffe applicate sia i costi del personale e i costi fissi di struttura sia i margini di utile, potendo a sua volta ricorrere ad una sua organizzazione flessibile con ricorso a personale della Intempo. Il dimensionamento dell'organico dell'impresa art. 17 dovrebbe essere, pertanto congruo rispetto al numero dei turni richiesti, al fine di non ingenerare uno stato di insolvenza tale da comportare la revoca dell'autorizzazione stessa da parte dell'Adsp, così come accadrebbe per qualsiasi impresa portuale non più in grado di operare. Il tema risulta comunque sicuramente complesso poiché nel tempo la *ratio* del legislatore si è poi dovuta scontrare con le diverse realtà esistenti nei diversi porti italiani.

In sede di conclusione dei lavori e di espressione del *consensus* da parte dei componenti dell'Organismo di partenariato su tutti e tre i punti all'o.d.g. e discussi nella seduta odierna, si accende un dibattito tra il Presidente e Gigli: quest'ultimo ribadisce la posizione della propria organizzazione sindacale (UIL), concordemente a quanto espresso dai rappresentanti delle altre sigle sindacali presenti al tavolo, di non ritenere condivisibile i documenti prodotti in quanto gli stessi non rappresentano alcuna garanzia concreta e tangibile della tutela delle condizioni economiche degli attuali lavoratori della CULP di Napoli, se non a livello di intenzioni.

L'Organismo di partenariato della risorsa mare, alla luce di quanto emerso dalla discussione odierna, esprime, pertanto, a maggioranza dei presenti che ne condividono il contenuto, **ad eccezione dei componenti Castiglione, Arpino, Gigli e Imperato** che formulano osservazioni e critiche come sopra riportate, il proprio "*consensus*" all'adozione del Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt. 16, 17 e 18 dell'Adsp – Porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia (art. 8 co. 3 l. s-bis legge 84/94 e ss.mm.ii.), come prodotto agli atti, nonché ai documenti di cui ai punti 3) e 4) all'o.d.g. (Piano di risanamento aziendale 2018/2020 Soc. Coop. a r.l. C.U.L.P. Napoli – art. 17, co. 15-bis, Legge 84/94 e ss.mm.ii. – valutazioni tecniche della Commissione interna dell'Adsp e Misure di intervento in attuazione al Piano dell'organico dei lavoratori delle imprese artt. 16,17 e 18 dell'Adsp).

LA SEDUTA E' SCIOLTA ALLE ORE 17,15

Del che è verbale.
IL SEGRETARIO GENERALE
Francesco Messineo

IL PRESIDENTE
Pietro Spirito