

Porto di Gioia Tauro: sei movimenti al minuto per l'azienda sono un record. Quando il mezzo si ribalta, la colpa diventa dell'operaio



Gioia tauro, 20/08/2026

Il 27 maggio uno straddle carrier si è ribaltato sulla banchina del porto di Gioia Tauro. Alessandro Cortese ha riportato tredici fratture vertebrali: terapia intensiva, sette giorni in neurochirurgia, a quasi tre mesi è ancora immobilizzato a casa. Ed è lì che ha ricevuto il licenziamento per giusta causa inflitto dalla Medcenter Container Terminal.

Il caso di Alessandro purtroppo non è isolato: sono diverse le lettere di licenziamento arrivate ad altri lavoratori del terminal, prima e dopo di lui, e diversi i contenziosi già davanti al giudice. Quando i licenziamenti si ripetono così, la narrazione dell'errore individuale funziona da paravento.

Nella contestazione si parla di condotta "abnorme ed eccentrica", riferita alla velocità al momento dell'incidente. Eccentrica rispetto a cosa? Nel maggio dello scorso anno MCT annunciava con orgoglio il proprio record: 9.200 movimenti in 24 ore su tutto il terminal, un container preso o posato ogni nove secondi senza mai fermarsi. E il 2025 si è chiuso con 4.490.566 TEU, +14%, presentato come record storico dello scalo.

Chi decide i ritmi della banchina? Li fissano il piano di lavoro, le finestre di ormeggio, gli

impegni con gli armatori. Il lavoratore li subisce, e le contestazioni disciplinari che in quel terminal colpiscono chi resta sotto la media oraria lo dimostrano. Se la media bassa è materia disciplinare, allora la velocità la decide l'azienda. Quando poi quella velocità produce un mezzo rovesciato e tredici fratture, il record sparisce e la responsabilità diventa individuale.

Quei ritmi si accumulano sui corpi. Il 7 maggio abbiamo portato centinaia di portuali davanti al Ministero del Lavoro per chiedere il riconoscimento del lavoro portuale come attività usurante ai fini pensionistici, e il Ministero ha accolto la richiesta di un tavolo tecnico in tempi brevi. Tre mesi e mezzo dopo, quel tavolo non è stato ancora convocato.

C'è poi la formazione: quattordici ore di teoria, un attestato di frequenza, addestramento pratico mai completato, per un lavoratore assunto a febbraio senza esperienza specifica. L'addestramento sul campo è un obbligo dell'azienda. Se quattordici ore sono lo standard del terminal, la questione riguarda ogni operatore che monta in banchina.

E c'è il contratto a termine, in scadenza a febbraio 2027: chi ha una data di scadenza sulla testa difficilmente rallenta o dice che quel mezzo non lo sa ancora condurre. Se poi si fa male, il licenziamento arriva due mesi dopo, per fatti noti all'azienda fin dal giorno successivo.

Dal 27 maggio a oggi nessuno, tra chi in porto ha titolo per farlo, ha chiesto una verifica pubblica sui ritmi e sulla formazione, né conto di quante lettere di licenziamento siano uscite da quel terminal. Chi sceglie di tacere davanti a tredici fratture vertebrali ne risponderà ai portuali, non a noi.

Come USB Calabria e Or.S.A. Mari e Porti chiediamo la revoca del licenziamento e il reintegro di Alessandro, un tavolo urgente in Autorità Portuale su ritmi e addestramento, la convocazione del comitato di igiene e sicurezza, le verifiche di Ispettorato del Lavoro e ASP su tempi di ciclo, turni e registri di addestramento. Chiediamo che MCT renda pubblici i dati degli ultimi cinque anni su infortuni, licenziamenti e provvedimenti disciplinari verso lavoratori infortunati, e che il Ministero convochi finalmente il tavolo promesso a maggio.

Alessandro non resterà solo, seguiremo la sua vertenza in ogni sede, insieme a quelle degli altri lavoratori cacciati da quel terminal. Perché finché un container ogni nove secondi resta un vanto aziendale e tredici fratture vertebrali una responsabilità individuale, su quella banchina il conto lo pagherà sempre chi ci lavora.

Or.S.A. Mari e Porti
USB Calabria