

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Gnv a Genova cala le ‘zampe’ ma promette il contrattacco

Nicola Capuzzo · Friday, September 30th, 2022

Dopo giorni di tensione è tornato il sereno sulle banchine genovesi e lo sciopero di un giorno (lunedì prossimo) [proclamato una settimana fa](#) da Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti per i lavoratori (dipendenti e dell’articolo 17, la Culmv) chiamati a lavorare le navi di Grandi Navi Veloci è stato revocato.

La schiarita è arrivata dopo un incontro in Autorità di Sistema Portuale, a valle del maggior momento di frizione. A metà settimana, infatti, la Asl, intervenuta su segnalazione degli Rls di sito (Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, *ndr*) e degli ispettori dell’Adsp, avrebbe riscontrato (condizionale d’obbligo: né l’Azienda sanitaria né l’Adsp hanno confermato e dettagliato la ricostruzione) irregolarità legate alla sicurezza delle operazioni di carico, imponendo alla compagnia di riposizionare il carico. Al che Gnv avrebbe valutato più conveniente lasciare a terra i semirimorchi interessati e riproteggerli su un’altra nave.

L’episodio sarebbe stato determinato dal mancato rispetto (non contestato da Gnv) della distanza di 40 cm fra alcuni dei semirimorchi imbarcati, ma la segnalazione degli Rls, come nel caso della scorsa settimana, riguardava anche un’altra assai più spinosa materia di sicurezza, da mesi oggetto di frizione fra armatore, sindacati e Culmv, cioè l’utilizzo o meno, durante le operazioni di imbarco/sbarco, dei ‘sollevatori telescopici’, le zampe che nei piazzali tengono in piedi i semirimorchi.

Le parti concordano – e normativa e linee guida così stabiliscono – che in navigazione le zampe debbano stare sollevate (non essendo collaudate per lo stazionamento sul ponte di un ro-ro) e che il peso del semirimorchio sia distribuito su appositi cavalletti forniti dall’armamento e posizionati all’atto dell’imbarco. Durante le operazioni di carico/scarico, invece, per i rappresentanti dei lavoratori le zampe, pur non toccando il ponte, devono stare abbassate, come forma di sicurezza supplementare agli altri meccanismi atti a evitare il collasso o anche solo lo scivolamento del semirimorchio addosso al personale impegnato nel rizzaggio/derizzaggio: tacchi e cunei, cavalletti, sistema frenante e dispositivi di rizzaggio.

Lettura contraria da parte di Gnv, che da qualche mese ha ingaggiato un corpo a corpo con la controparte sul punto, attratta dal risparmio di tempo ottenibile evitando che il lavoratore impegnato nel rizzaggio/derizzaggio debba preliminarmente occuparsi della cosiddetta “maniglia” (per abbassare la zampa prima del derizzaggio o per alzarla dopo il rizzaggio). Secondo la

compagnia armatoriale, la zampa non aggiunge nulla alla sicurezza e anzi, evitando la manovra atta ad alzarla o abbassarla, si riduce il tempo dell'operazione di rizzaggio/derizzaggio e quindi il tempo di esposizione al rischio per il lavoratore.

Le antitetiche interpretazioni non trovano un punto di caduta perché la legge sul punto è carente, non essendo mai stato aggiornato e completato il decreto legislativo 272 del 1999 che disciplina la sicurezza delle operazioni portuali. Gnv spiega di aver quest'anno rivisto i Cargo Securing Manual delle navi e di averne ottenuto “l'approvazione di tutte le autorità competenti, sia italiane che internazionali”, anche quanto alla previsione di tenere sempre sollevate le zampe dei semirimorchi. E che in diversi porti italiani tale orientamento sia già prassi senza alcuna obiezione dal fronte dei lavoratori.

Non però a Genova, dove al contrario la questione è calda già da mesi. A fine luglio, al termine di un incontro in Adsp, la Asl (l'organo preposto alla vigilanza), segnalata “l'esistenza di una linea di indirizzo licenziata a Livorno – che per Asl rappresenta uno standard di natura tecnica – nella quale risulterebbe indicato come nelle operazioni portuali e non in navigazione quelle zampe siano abbassate”, riconosceva la possibilità che un “terminal ritenesse di non applicare quello standard”. Essendo però tenuto in quel caso a “sostenerlo e rappresentarlo attraverso dei criteri che devono essere esplicitati (...); parimenti dovranno essere consultati gli Rls e dovrà essere data evidenza della loro consultazione”. Da qui l'auspicio finale “che ci sia un documento di sicurezza che dica come e perché le zampe debbano essere posizionate durante le operazioni portuali e lo dica sulla base di criteri solidi di valutazione che dovranno essere messi a confronto con gli attuali standard motivandone la scelta”.

È su quest'ultimo passaggio che si è consumata la tensione dei giorni scorsi: per Gnv la documentazione prodotta era confacente, per le organizzazioni sindacali no.

Il verbale dell'incontro odierno riferisce come i sindacati abbiano “evidenziato la necessità che le operazioni avvengano nel rispetto dei diversi sistemi di sicurezza previsti per il rizzaggio e il derizzaggio dei semirimorchi e come, nello specifico, ritengano necessario, quale addizionale misura di sicurezza, l'abbassamento dei sollevatori telescopici in fase di rizzaggio e derizzaggio che non sono invece stati utilizzati in occasione di vari scali precedenti”.

La revoca dello sciopero, conseguente all'impegno da parte di Gnv “al mantenimento dell'impiego congiunto di cavalletto e zampe”, tuttavia, non può essere considerata che un esito temporaneo. Rivendicando la massima attenzione al tema della sicurezza, tale assentimento, ha infatti specificato la compagnia armatoriale, sarà limitato al tempo necessario a condurre “un supplemento di attività tecnica volto a dettagliare con ancora maggiore profondità la procedura di rizzaggio e a poter quindi fornire rassicurazioni a tutte le parti coinvolte”.

La partita resta aperta.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, September 30th, 2022 at 11:06 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

