

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ancora tensione in banchina a Genova sulle ‘zampe’ dei semirimorchi

Nicola Capuzzo · Thursday, October 20th, 2022

Dopo che appena tre settimane fa [si era scongiurato](#) in extremis uno sciopero di 24 ore proclamato dalle organizzazioni sindacali confederali, la vertenza della sicurezza nelle operazioni di imbarco e sbarco dei semirimorchi dalle navi ro-ro e ro-pax è tornata ad accendersi in porto a Genova.

Due gli episodi che hanno alimentato le fiamme, il primo avvenuto su un traghetti di Cotunav al Genoa Port Terminal, l’altro al cosiddetto terminal Grandi Navi Veloce (l’area di Stazioni Marittime su cui la società di traghetti opera come impresa portuale). Se i dettagli del primo non sono stati resi noti, nel secondo caso, risalente a domenica scorsa, si conosce il nome della nave Elisabeth Russ coinvolta e le problematiche riscontrate al momento dell’avvio delle operazioni di sbarco: semirimorchi sprovvisti di sistema frenante, mancanza di tacchi e cunei, cavalletti mal posizionati, mancato rispetto della distanza minima e ultimo ma non ultimo, trattandosi della miccia che aveva dato fuoco alle polveri meno di un mese fa, ‘zampe’ dei semirimorchi totalmente sollevate.

Avvertiti dai lavoratori (del terminal e della Culmv) e rilevate le suddette irregolarità, gli Rls (rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza) di sito hanno chiesto e ottenuto l’intervento di Autorità di Sistema Portuale e Asl: “Il personale ispettivo Asl – spiega Gabriele Mercurio, direttore del Servizio Prevenzione e Sicurezza negli Ambienti di Lavoro – è intervenuto su segnalazione di criticità relative alle operazioni di sbarco di semirimorchi” sia per quel che riguarda Gpt che Gnv.

Criticità riscontrate, dato che “in entrambe le occasioni, durante il sopralluogo, rilevata la situazione in atto, sono stati richiesti gli adeguamenti necessari a operare in sicurezza (le operazioni di sbarco, infatti, sono rimaste sospese per oltre 4 ore, nda). Per quanto attiene il profilo sanzionatorio, gli accertamenti e il connesso procedimento sono ancora in corso”. Non è cioè ancora stato stabilito se saranno comminate sanzioni ed, eventualmente, a chi. Il tema delle responsabilità è del resto piuttosto articolato.

È infatti possibile che una nave battente bandiera estera e in partenza da un porto estero imbarchi il carico in un modo regolare secondo le norme estere di bandiera e porto di provenienza, ma che questa modalità, nel momento in cui si debba procedere alle operazioni di sbarco, non sia conforme a quelle italiane, definite dalla legge 272 del 1999. Questa norma ha ad oggetto le operazioni portuali, ascrivendone in generale la responsabilità al terminalista chiamato ad effettuarle, ma, oltre

ad alcuni vuoti propriamente detti (vedi ad esempio proprio la questione delle zampe), sconta il grigiore del confine fra operazioni nautiche e operazioni portuali quando è il momento di definire le responsabilità di eventuali difformità relative alle seconde.

Non a caso, nel caso di specie Grandi Navi Veloci, che tre settimane fa si era impegnata (ma non è chiaro se come armatore o come terminalista/impresa portuale) “al mantenimento dell’impiego congiunto di cavalletto e zampe” oltre che al rispetto delle disposizioni relative a sistemi frenanti e distanza fra semirimorchi, ha rilevato come Elisabeth Russ sia una nave noleggiata a scafo armato (il personale di bordo non è cioè alle sue dipendenze), battente bandiera estera e proveniente dall’estero (Malta).

Ma se quella effettuata col solo filtro armatoriale e non quello terminalistico è quantomeno una lettura della problematica, per quanto parziale, come visto sopra, ignota sul punto pare la posizione dell’Adsp. Su tutto ciò che riguardi temi lavoristici Palazzo San Giorgio continua a tacere pervicacemente, a dispetto non solo del generico ruolo arbitrale dell’ente pubblico, che dovrebbe prestare ancora maggior attenzione quando sono più d’una le vertenze riguardanti un operatore portuale tanto più se di primissimo piano (non solo non mancano le frizioni sul piazzale di Gnv, anche quanto a sicurezza per il sovraffollamento e lo sdoppiamento su Bettolo, ma per Msc anche il fronte dello stesso Terminal Bettolo è caldo: mai riscontrata da Adsp la grave accusa sindacale del mancato rispetto del piano d’impresa). Ma anche a dispetto di quello di garante di un accordo firmato meno di un mese fa e a quanto pare già violato in almeno in un paio di occasioni.

Se a tutto ciò si aggiunge che, nel corso delle operazioni di sbarco dei garage faticosamente conformate dall’intervento Asl, il bordo dell’Elisabeth Russ avrebbe domenica avviato il derizzaggio della coperta in autoproduzione, diventa chiaro come il silenzio dell’ente stia finendo, stando a quanto filtra dalle banchine, per alimentare una tensione già alta e accrescere le possibilità di iniziative di protesta significative da parte delle organizzazioni sindacali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, October 20th, 2022 at 4:00 pm 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.