

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Benvenuti (Culmv) sull'incidente mortale a Pra': "Picchi di lavoro aumentati sensibilmente"

Nicola Capuzzo · Thursday, December 19th, 2024

È stato iscritto nel registro degli indagati il lavoratore della Culmv che nella notte fra martedì e mercoledì, nel terminal Psa Genova Pra' del porto ligure, ha investito con una ralla un altro mezzo fermo in banchina, ferendone il conducente e causando la morte di un terzo collega, Giovanni Battista Macciò, che stava controllando i sigilli di un container. Evidenti i risvolti, anche critici o polemici, che la vicenda sta suscitando in materia di sicurezza: di fronte alla sede della Compagnia Unica è stata esposto uno striscione (non firmato) con questo testo: "Colpevoli quanto lui, vergogna".

Patrizio Randazzo, 54 anni, secondo quanto riferito dalle agenzie di stampa, sarebbe risultato positivo ai cannabinoidi ma non in stato di alterazione, sicché l'iscrizione sul registro degli indagati sarebbe un atto dovuto in attesa delle contro-analisi. Il *Secolo XIX* ha dato voce allo sfogo della moglie della vittima, secondo cui "chi manda quegli uomini in banchina sa le abitudini e i modi di vivere di tutti. Ma li lasciano lavorare lo stesso": una critica a chi non vigila, ai vari livelli, sulle condizioni di salute psicofisiche dei camalli avviati al lavoro sulle banchine. Il portuale alla guida della ralla che ha ucciso il collega, attraverso il legale Paolo Scovazzi, avrebbe attribuito l'accaduto alla stanchezza per l'effettuazione in quel momento di un doppio turno di lavoro (ciascuno dura 6 ore).

Su questo tema, in generale e di specie, su quanto cioè sia mediamente frequente la doppia turnazione nei lavoratori Culmv presso Psa e presso gli altri terminal dello scalo, su come e quanto venga monitorata l'effettuazione dei riposi prima e dopo i doppi turni e su quale fosse nel caso in questione la situazione dei protagonisti e soprattutto dell'investitore, la Culmv non ha fornito dati né informazioni maggiori. Né lo hanno fatto la locale Autorità di sistema portuale e Psa.

Il console della compagnia Antonio Benvenuti, tuttavia, premesso che "l'incidentalità in Compagnia – ed è un dato di fatto – è in calo, da 61 episodi nel 2018 a 23 del 2023", sottolinea a SHIPPING ITALY di "ritenere doveroso affrontare il problema a monte. A parità di volumi, rispetto anche a pochi anni fa, i picchi di lavoro sono aumentati sensibilmente. Questo naturalmente non si traduce in un aumento complessivo dei turni, ma crea evidentemente una concentrazione di essi che non può che mettere in tensione l'organico, dal momento che non solo questo è fermo o inferiore nei numeri, ma è pure caratterizzato da un'età media più elevata di quando i picchi erano meno".

Se le esigenze di navi e merci cambiano e richiedono non più turni in assoluto, ma più turni tutti insieme, dice cioè il numero uno della Culmv, si può anche ricorrere a straordinari o doppi turni, ma fino a un certo punto. “Oltre – conclude Benvenuti – occorre assumere. È chiaro che se non lo vuole o può fare un terminalista, che sia per la volontà di non internalizzare un lavoro comunque flessibile o per altro, deve poterlo fare la Compagnia. Ed è per questo che si tratta di un tema da affrontarsi non solo guardando i singoli terminal o la Culmv, ma l’organico porto nella sua interezza”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, December 19th, 2024 at 10:34 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.