

Il porto a rischio caos in mille senza Green Pass

Non si sblocca la trattativa fra Psa e sindacati: lo sciopero prosegue per tutta la settimana. Da domani obbligo di ingresso con la certificazione verde, preoccupano gli autisti dei tir

Il console Benvenuti: “Noi al lavoro, io pronto a guidare ancora la Culmv”

di Massimo Minella

Il porto di Genova va incontro al suo destino. Con affanno. Domani, pri-

mo giorno di obbligo di Green Pass per poter lavorare nei terminal dello scalo, sarà una giornata di passione anche sul fronte del lavoro, così come accade da lunedì e come sarà

almeno fino all'inizio della prossima settimana. Nemmeno la lunga giornata di ieri, infatti, è servita a ritrovare l'intesa fra Psa e i sindacati.

● *alle pagine 2 e 3*

Niente accordi moli a singhiozzo tir a rischio blocco

Fallisce anche l'ultima mediazione fra Psa e sindacati

Tre punti tampone nello scalo. Resta la tensione sull'autotrasporto

Il porto di Genova va incontro al suo destino. Con affanno. Domani, primo giorno di obbligo di Green Pass per poter lavorare nei terminal dello scalo, sarà una giornata di passione anche sul fronte del lavoro, così come accade da lunedì e come sarà almeno fino all'inizio della prossima settimana. Nemmeno la lunga giornata di ieri, infatti, è servita a ritrovare l'intesa fra Psa e i sindacati. La divisione è di natura aziendale e riguarda la contrattazione, ma è evidente che i suoi riflessi si ribaltano sull'intero scalo. Stiamo infatti parlando del primo terminal container italiano, nato alla metà degli anni Novanta per volontà della Fiat e ceduto nel '99 alla Port Authority di Singapore, prima realtà al mondo nel terminalismo marittimo. L'organizzazione del lavoro, gli schemi e le dinamiche interne a questa realtà genovese diventano quindi oggetto di valutazione per tutto il sistema portuale italiano. Inevitabili anche le ripercussioni sul lavoro, perché lo sciopero a singhiozzo indetto dalla rsu del terminal di Pra' fa lavorare il terminal 16 ore su 24 (astensione alla prima e all'ultima ora di ogni turno) e restringe le finestre operative per gli autotrasportatori. Si vengono così a creare code chilometriche di mezzi pesanti che si riflettono su un'autostrada ligure già messa a dura prova dai cantieri che dimezzano le carreggiate formando continui imbuto. Tutto questo, come si diceva all'inizio, alla vigilia dell'obbligo di Green Pass che riguarda almeno un migliaio di addetti nel porto di Genova, fra lavoratori (Compagnia e terminal), marittimi e autotrasportatori. Qui la percentuale di autisti senza Green Pass è stimata fra il 20 e il 25%. Per loro, e per tutti quelli che avranno necessità di sottoporsi a tampone rapido per poter accedere ai terminal saranno allestite tre postazioni veloci, una a Pra' e due a Sampierdarena (merci e passeggeri). Basterà? Il rischio è di un corto circuito soprattutto per quanto ri-

guarda il mondo dell'autotrasporto con autisti titolari di vaccini, come lo Sputnik, che non sono stati riconosciuti dall'Ema e quindi non hanno valore (anche) per i porti italiani. Il presidente dei terminalisti Beppe Costa ieri ha annunciato al termine del vertice in Prefettura che alcune imprese pagheranno il tampone ai dipendenti senza Green Pass. Fra questi Psa, Porto Petroli, Spinelli. «La decisione è singola di ogni azienda, alcune hanno dato la disponibilità altre sono libere di scegliere».

«Siamo molto preoccupati – spiega Francesco Bottiglieri, segretario della Fit-Cisl Liguria – Spero che da qui a venerdì esca qualcosa, credo che le aziende per evitare problematiche sia nell'autotrasporto che nella portualità ligure, faranno girare una circolare dove si accolleranno l'addebito dei tamponi, come abbiamo chiesto unitariamente come sindacati». «Il problema vero per il porto di Genova sarà proprio l'autotrasporto – spiega il segretario generale della Uil Trasporti della Liguria Roberto Gulli – Il prefetto ha rilanciato la circolare del Viminale che invita i terminalisti a pagare i tamponi ai dipendenti, ma il problema riguarda i camionisti. Venerdì potrebbe esserci il caos».

«Abbiamo camion di nostra proprietà e altri ai cui ci affidiamo. Per fare un esempio nel secondo caso, in un'azienda a cui ci affidiamo per trasporti su 10 autisti 5 sono senza green pass. È mancata la consapevolezza di cosa può significare per la logistica questa situazione» replica Alessandro Laghezza, presidente di Confetra Liguria.

«La verità è che quando si tratta di occuparsi di temi che riguardano i porti, emergono solo insipienza e superficialità – chiude il presidente di Federlogistica ed ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo – Di volta in volta assistiamo al commissariamento del ministero delle Infrastrutture. Gli Interni sul Green Pass intervengono nei porti senza conoscerli e senza avere idea di come funzionino, di quali equilibri li caratterizzano».

— (massimo minella)

***Costa, terminalisti:
"I tamponi ai
dipendenti pagati
dalle imprese"***

***"Il prefetto rilancia la
circolare del Viminale,
ma il problema è per i
camionisti"***



📍 In attesa

Autisti dei tir fermi davanti al terminal Psa di Pra'. Lo sciopero a singhiozzo proseguirà per tutta la settimana

