

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Csm e Gmt in sciopero a Genova: lunedì incontro a Palazzo San Giorgio

Nicola Capuzzo · Friday, October 27th, 2023

Mentre il Paur (Provvedimento autorizzatorio unico regionale) del tunnel subportuale di Genova è entrato nella fase culminante dell'avvio della conferenza dei servizi, rischia di incepparsi uno dei meccanismi propedeutici all'avvio del megaprogetto da 900 milioni di euro del programma straordinario dell'Autorità di sistema portuale di Genova, parte del 'risarcimento' (ma solo fino a 700 milioni, il resto finirà in tariffa) di Autostrade per l'Italia alla città a valle del crollo del ponte Morandi.

I dipendenti di Csm – Centro Smistamento Merci, società logistica concessionaria di circa 47mila mq all'interno del porto controllata da Gmt – Steinweg, destinata dal progetto a sgomberarne circa 37mila, hanno infatti dichiarato (insieme alle segreterie locali di Filt Cgil e Uiltrasporti) due giorni di sciopero (uno svolto ieri e l'altro in programma per lunedì), stato di agitazione e blocco degli straordinari. A dar loro man forte sono poi arrivati i lavoratori della controllante Gmt che con le segreterie confederali (in questo caso anche di Fit Cisl) hanno deciso di fermarsi per un'intera giornata martedì, lamentando “la difficoltà nelle relazioni sindacali all'interno dell'azienda” e “la situazione di incertezza che ancora grava sui lavoratori del Csm”.

La motivazione è legata all'asserito mancato rispetto di [quanto garantito a fine giugno](#) da Csm e Adsp a tutela dei 23 posti di lavoro dell'impresa oggetto di interferenza, cui Adsp ha recentemente [aggiudicato](#) un'altra area all'interno del porto di 3.600 mq e che, stando ai verbali, sarebbe stata indennizzata da Aspi (pare con 12 milioni di euro, ma l'accordo non è stato reso noto) a copertura dell'acquisizione di spazi extraportuali nell'alessandrino.

Il busillis riguarda fondamentalmente il fatto che, proprio a valle dei suddetti cambiamenti, Csm ha comunicato ai lavoratori l'intenzione di mantenerne 13 in Csm e di trasferirne 10 alla controllante Gmt – Steinweg che in porto opera a ponte Eritrea. Oltre a supposte disparità di trattamento, lavoratori e sindacati sono preoccupati dalla differenza di prospettive delle due società, con Csm che per l'attività entro il porto asserirebbe di poter mantenere più del 56% della forza lavoro pur a fronte di spazi ridotti del 71%. Da qui la richiesta alla port authority “di svolgere il proprio ruolo di garante per il futuro dei lavoratori e per la normale prosecuzione della trattativa”. Per questo a Palazzo San Giorgio è stato convocato un incontro per lunedì.

Quella dei lavoratori di Csm e Gmt non è però l'unica criticità tecnica emersa sul progetto.

Il verbale dell'avvio della conferenza dei servizi (risalente all'8 settembre ma pubblicato solo ieri da Regione Liguria) svela infatti alcuni rilievi sollevati da Arpal relativi al tema del riempimento delle calate Concenter, Bengasi e Giaccone.

Quello delle prime due è stato autorizzato in via definitiva, ma l'Agenzia regionale per la protezione ambientale rileva come esse "hanno fatto una Valutazione di Impatto Ambientale 'storica' che non è chiaro se tenesse conto della tipologia di materiale utilizzato per il riempimento". Una problematica, nota sempre Arpal, che in generale riguarda il Piano di utilizzo terre. Aspi, cioè, si è basata sul Dpr (120/2017) che disciplina la gestione di terre e rocce da scavo, ma, nota Arpal, l'utilizzo di esse per riempire calate e cassoni secondo Arpal "dovrebbe rientrare nelle fattispecie previste dall'art. 109 del d.lgs. n. 152/06", cioè l'articolo del testo unico ambientale su "immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo".

Se poi il tema di chi debba autorizzare ambientalmente il riempimento di Giaccone (temporaneo, perché quello definitivo non è previsto dal Piano regolatore portuale) è stato superato (a fine agosto il Ministero dell'Ambiente se n'era ascritto la responsabilità, ma un mese dopo è tornato sui suoi passi riaffidandola alla Regione), la destinazione di parte dello smarino del tunnel come riempimento di cassoni resta il problema più serio.

Arpal infatti ha fatto notare come Aspi basi la temporaneità del riempimento di Giaccone con la prospettiva di destinarne in via definitiva il contenuto al riempimento dei cassoni della Fase 2 della nuova diga foranea, opera che, però, è ad oggi "provvisoria". Cioè non c'è alcuna certezza che si farà, perché il percorso autorizzativo è incompleto, non è finanziata né di conseguenza appaltata, mentre per l'ok di Arpal occorrono "luoghi di destino certi ed autorizzati". Aspi sarebbe al lavoro per trovare una soluzione definitiva (anche al problema che Giaccone non sarebbe un deposito fuori-terra come invece la norma prevede per quelli temporanei) entro la fine della conferenza dei servizi, calendarizzata per l'8 dicembre.

Novità, infine, anche per un altro progetto 'contrastato' dell'Adsp, il trasferimento a Ponte Somalia dei depositi chimici di Superba.

Il Comitato tecnico regionale, organismo composto da 14 rappresentanti di più enti chiamato a esprimersi in materia di sicurezza, quanto al "Rapporto preliminare di sicurezza" redatto da Superba ha concluso che "la documentazione (integrativa prodotta dalla società, *ndr*) non supera i motivi ostativi rappresentati nella nota di preavviso di parere contrario" rilasciata a fine agosto ([qui il verbale](#)). Fra le criticità rilevate spiccano un errore di sottostima della probabilità dell'evento "sovrariempimento del serbatoio" e un'analisi di dispersione dei fumi inadeguata.

Malgrado ciò, il presidente del Ctr Claudio Manzella ha proposto agli altri membri di "valutare delle soluzioni tecniche che consentano di superare le criticità in esame ed esprimere un nulla osta di fattibilità condizionato". Cosa che è avvenuta, seppure col voto contrario di uno dei tre rappresentanti dei Vigili del Fuoco, dei due rappresentanti Arpal e di quello Asl e l'astensione di Inail, che avrebbero denegato il via libera a proseguire.

Superba quindi potrà andare avanti nell'iter ma nel "Rapporto definitivo di sicurezza", finalizzato al rilascio del parere tecnico conclusivo da parte del Comitato, dovrà recepire le condizioni impartite dal nulla osta preliminare.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 27th, 2023 at 8:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.