

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Novella denuncia l'improduttività in cui versa il servizio di bunkeraggio nel porto di Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, November 11th, 2021

Marco Novella, armatore al vertice della società So.Fi.Pa. e della controllata Ciane, coglie l'occasione di un commento richiesto da SHIPPING ITALY a proposito della [vendita della bettolina Punta Nera](#) per segnalare a voce alta le inefficienze con cui la sua azienda è costretta a convivere nel porto di Genova.

“La Ciane sta effettivamente per vendere la m/c Punta Nera, la più datata delle proprie cisterne adibite al servizio di bunkeraggio nei porti liguri e caratterizzata ancora dall'essere a scafo singolo” spiega Novella. Aggiungendo inoltre che “la vendita – in questo caso ad acquirenti europei, che intendono registrarla sotto bandiera africana – si rende opportuna a motivo del grave stato di improduttività in cui versa il servizio di bunkeraggio nel nostro porto, colpito quest'anno da un marcato arretramento dei quantitativi trasportati ma già segnato purtroppo da anni di pesanti criticità che hanno comportato ripetute pesanti perdite economiche”.

Il numero uno di Ciane entra ancor più nel dettaglio precisando che “la principale fra dette criticità è da individuare nell'ormai insostenibile costo del lavoro marittimo che, al di là dell'indiscussa professionalità del personale (interamente italiano ma che purtroppo non accede a nessuna delle provvidenze riconosciute al personale anche straniero imbarcato su navi nazionali), risulta appesantito dalle troppe ore richieste per effettuare un servizio caratterizzato da snervanti attese, sia per caricare le bunkerine che per consegnare il bunker alle navi, con un conseguente sovradimensionamento del numero di marittimi in forza delle necessarie previsioni di più turni di lavoro”.

Necessaria, per queste ragioni, una razionalizzazione di costi: “L'indifferibile riorganizzazione del lavoro a bordo richiede pertanto una riduzione del numero dei mezzi operativi, non essendo neanche sicuro che l'eventuale processo di dismissione si fermi qui”.

Nei mesi scorsi SHIPPING ITALY aveva già raccontato le difficoltà con cui Ciane si trova a dover operare nello scalo del capoluogo ligure principalmente per quattro ragioni. La prima (si legge nel bilancio della società) è “la forte criticità nell'operare presso due dei quattro depositi costieri di caricazione delle bettoline, cioè quelli situati nella calata Olii Minerali, che insieme dispongono solo di due posti di ormeggio e caricazione a fronte dei tre o quattro che erano previsti dagli originari piani dell'Autorità portuale”. A ciò si aggiungono poi “gli orari di apertura dei depositi di

bunker” (chiusi nei week end e nei giorni festivi a differenza delle bettoline sempre operative). Ma “tra le gravi conseguenze degli aspetti che compongono la delicata situazione logistica del bunkeraggio genovese” quella che penalizza maggiormente Ciane “è il dilatarsi delle operazioni di caricazione, che si riflette sul tempo di lavoro degli equipaggi delle bettoline e sui conseguenti costi”. Altro fattore critico infine è la “precarietà dei punti di ormeggio delle bettoline” che si traduce in inefficienze e aggravati di costi.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 11th, 2021 at 2:46 pm and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.