

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Depositi chimici in porto a Genova: la strada è minata (ma lo spot del Comune pronto)

Nicola Capuzzo · Monday, November 29th, 2021

L'ennesima istanza di Superba, società del Gruppo Pir di Ravenna facente capo alla famiglia Ottolenghi, per chiedere un'altra area portuale sulla quale spostare i depositi chimici che la stessa gestisce oggi a Multedo, a ridosso del Porto Petroli di Genova, è stata [pubblicata](#) pochi giorni fa dall'Autorità di Sistema Portuale di Genova.

La differenza, rispetto ai tentativi del passato, è che l'ipotesi formulata – trasferimento su Ponte Somalia, al centro del bacino di Sampierdarena, e contestuale passaggio di 77mila metri quadrati da aree per traffici ro-ro e merci varie a depositi costieri – è stata avallata dall'amministrazione comunale del sindaco Marco Bucci oltre che dall'azionista del Terminal San Giorgio che oggi opera su quelle banchine, il Gruppo Gavio.

Nel primo caso, l'indiscrezione sul placet trova conferma nell'invito visionato da SHIPPING ITALY per una serata già organizzata, ancorché ancora da pubblicizzare: "La sera di mercoledì 15 dicembre alle ore 21, negli spazi gentilmente messi a disposizione da West Beach di via Ronchi a Multedo, il sindaco, Dr. Marco Bucci, informerà la cittadinanza di Multedo della decisione di delocalizzazione dei depositi di Carmagnani e Superba in una nuova area in ambito portuale". La firma è del Comitato Multedo per l'Ambiente. Del resto per Bucci lo spostamento da Multedo di Superba (e della vicina Carmagnani) era un impegno elettorale del 2017, che ora diventerà strumento di campagna per il rinnovo nel 2022.

Quanto a Gavio, la perdita dell'intero Ponte Somalia corrisponde a una menomazione compresa fra il 30 e il 40% degli spazi a disposizione. Ma è pensabile che Superba abbia trovato argomenti convincenti (anche considerando l'affare che le si profila, come vedremo), magari inerenti le 30 autobotti al giorno previste in movimentazione dalla documentazione presentate, appetibili per una società attiva nell'autotrasporto di chimici come Autosped. Senza dimenticare gli interessi edilizi sul territorio genovese del gruppo tortonese: Itinera ha appena terminato per il Comune i lavori di copertura del torrente Bisagno e si è [candidata](#) pochi giorni fa al ribaltamento a mare del cantiere navale di Sestri Ponente.

Altro elemento centrale del quadro, richiamato nell'avviso dell'Adsp e nella documentazione di Pir, è poi il finanziamento pubblico previsto per l'operazione: 30 milioni di euro stanziati nell'ambito del Piano Straordinario delle Opere che, con avallo di Bucci, l'ente portuale ha potuto

avviare beneficiando delle deroghe valide per la ricostruzione del Morandi. Col solo limite di farlo entro il prossimo 15 gennaio, da cui i tempi stretti: gli interessati hanno 20 giorni per intervenire in concorrenza a Superba.

Un incentivo non da poco per la società di Ottolenghi, che per la soluzione primariamente propugnata negli ultimi anni – quella su una piccola porzione delle aree ex Enel, lasciate libere con la dismissione della centrale e andate al gruppo Spinelli – avrebbe speso 40 milioni di euro per un terminal pressoché equivalente a quello attualmente gestito. Con la nuova istanza, invece, punta a una struttura 4 volte più grande e a una concessione di 50 anni con un investimento di circa 50 milioni di euro (a cui, appunto, si chiede esplicitamente di aggiungere i suddetti 30 milioni del Piano).

Una struttura che ospiterebbe – condizione del resto sine qua non per il finanziamento pubblico – anche Carmagnani (estranea all’istanza, che formalizza però l’impegno a garantirle spazi di stoccaggio uguali a quelli odierni), per movimentare nei suoi 75 serbatoi da 86.400 mc di capacità 3-400mila tonnellate l’anno (contro le 230mila medie movimentate negli ultimi 5 anni dalle due aziende complessivamente), il 75% via strada (30 autobotti/giorno) e il resto su ferrovia (un treno ogni 3 o 4 giorni) grazie a raccordo e tre binari (per 1.650 metri) che si prevede di realizzare.

Numerosi gli ostacoli sulla strada di Superba e Bucci (l’AdSP, cui in teoria spetterebbe la pianificazione di lungo periodo delle aree portuali, per il momento appare come spettatrice).

Ridurre la superficie di Terminal San Giorgio avrà ovviamente ricadute occupazionali sugli oltre 100 dipendenti e sulla Culmv (il fornitore di manodopera temporanea), tanto più che i piani prospettati da Superba non sembrano andare oltre al mantenimento dell’attuale forza lavoro. Sicché, se le turbolenze già manifestate dalle segreterie delle sigle confederali dei trasporti (Filt, Fit e Ultrasporti) potrebbero trovare una qualche moderazione nella dialettica coi colleghi dei chimici (una cinquantina gli addetti di Superba e Carmagnani), difficile pensare che la Compagnia Portuale resti insensibile a una forte riduzione di un’attività che le vale circa 20mila turni l’anno.

Se il problema del cono aereo, stando alla documentazione presentata, sembrerebbe superabile ponendo in testata del Somalia (la porzione interessata) i depositi per i materiali non pericolosi, la vicinanza (circa 300 metri) all’abitato resta un tema, ancorché nei documenti si legga che “le aree di danno non interessino alcuna zona a destinazione residenziale e, nello specifico, interessino solamente aree facenti parte dell’ambito portuale”. Già sul piede di guerra, non a caso, i comitati di quartiere.

Anche amministrativamente l’operazione appare assai complicata. Contestualmente all’istanza concessoria, Superba ha chiesto un adeguamento tecnico funzionale, procedura che porterebbe a un cambio di destinazione d’uso in maniera più snella rispetto ad una variante al Piano Regolatore Portuale, sulla base di un assunto, però, (la modifica deve essere “non sostanziale rispetto alle previsioni pianificatorie in ambito portuale”) che sta all’Adsp valutare. Quanto alle autorizzazioni ambientali, il progetto, in caso di esito positivo dell’Atf, andrà sottoposto a Verifica di assoggettabilità a Valutazione di impatto ambientale, di competenza regionale.

Ancor più spinoso l’aspetto normativo. L’elenco di prodotti che Superba movimenta a Multedo e che intende movimentare a Sampierdarena comprende prodotti infiammabili di categoria A (oltre che C), cioè con un punto di infiammabilità inferiore a 61 gradi. Ad oggi l’ordinanza 32/2001 della Capitaneria di Porto di Genova impedisce l’ormeggio a Sampierdarena di navi che trasportino tali

prodotti. Le prescrizioni eventualmente necessarie al superamento di tale limite potrebbero rivelarsi fortemente penalizzanti per i traffici portuali limitrofi.

Un dettaglio, quest'ultimo, che si ricollega, infine, alla problematica dei rapporti con gli altri terminalisti. Sia in termini di compatibilità tecnica, come nel caso, in particolare, della contiguità di un altro deposito costiero, Sampierdarena Olii; sia in termini di rapporti amministrativi. Proprio Sampierdarena Olii, col presidente Beppe Costa, ha ricordato di “aver chiesto per anni, sempre invano, di poter movimentare infiammabili di categoria A e B: se si autorizza qualcuno, ci aspettiamo altrettanto”.

E se l'approccio del terminalista su possibili azioni è cauto – “stiamo valutando le carte, perché saremmo confinanti con Superba e dobbiamo valutare la compatibilità, stante che riteniamo impensabili eventuali limitazioni alle nostre possibilità di imbarco/sbarco” – il clima sarebbe già più burrascoso presso i colleghi di Forest. Anche perché la società del gruppo Campostano, che opera su una porzione in testata del Ponte Somaglia, a fronte di una richiesta di rinnovo decennale della propria licenza, avrebbe ottenuto pochi mesi fa (condizionale d'obbligo, l'atto non è mai stato reso pubblico dall'Adsp) un prolungamento solo quadriennale (Superba prevede di completare una prima fase dei lavori nel 2023 e 2024 e iniziare a operare nel 2025; il completamento del layout arriverebbe nel 2029-30).

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, November 29th, 2021 at 7:36 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.