

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Capitaneria di Genova apre alla possibilità dei chimici a Ponte Somalia

Nicola Capuzzo · Friday, October 11th, 2024

Il nuovo Regolamento di Sicurezza del Porto di Genova, appena pubblicato dalla Direzione marittima della Liguria della Guardia Costiera, risolve una domanda pendente da oltre 20 anni e da almeno 3 di stretta attualità.

Nel bacino storico di Sampierdarena, non c'è un terminal per prodotti altamente infiammabili (quelli di cui al punto 10.1.6 del Codice Ibc, aventi cioè punto di infiammabilità inferiore a 61°C) perché vige il divieto di ormeggio di navi chimiche infiammabili o c'è il divieto di ormeggio perché non c'è un terminal idoneo? Altrimenti detto: il divieto di ormeggio deriva dalla convinzione che l'ormeggio e quindi la presenza di un terminal per tali prodotti sarebbero pericolosi e limitanti per le altre attività del circondario, tanto da prevedere e creare da tutt'altra parte un'area portuale isolata e dedicata a tali prodotti (il Porto petroli di Multedo), oppure, laddove esistesse un terminal "idoneo", il divieto non avrebbe più ragion d'essere o potrebbe quantomeno essere attenuato e ridefinito consentendo l'accesso delle cisterne anche a Sampierdarena?

La corretta lettura è la seconda, stante al nuovo regolamento, che nell'articolo dedicato al divieto di ormeggio, al di fuori di Multedo, per le navi cisterna che trasportino i suddetti prodotti, ha inserito la dicitura "stante l'assenza di terminal idonei alla movimentazione" di tali prodotti, così chiarendo che il divieto non sta a monte, informandola, ma a valle, adeguandovisi, dell'azione pianificatoria appannaggio dell'Autorità di sistema portuale.

A confermarlo a SHIPPING ITALY è il Capitano di Vascello Leonardo Deri: "Con la formulazione dell'articolo 45 è stato motivato in maniera esplicita per quale motivo attualmente vige il divieto di transito ed ormeggio delle cisterne che trasportano prodotti infiammabili nel porto di Genova ad eccezione di Multedo. È evidente che, nell'ipotesi fosse istituito un terminale per la movimentazione di questi prodotti in altro luogo, l'Autorità Marittima (insieme ad Adsp) dovrà procedere ad una valutazione del rischio per il passaggio e l'ormeggio di tali navi nella nuova zona prevedendo misure cautelative di sicurezza in considerazione delle interferenze che tali traffici potrebbero avere nei confronti del traffico e delle operazioni portuali consolidate. In sostanza sarà necessario costituire una cornice di sicurezza che dovrà necessariamente prendere in considerazione, tra le altre variabili, le linee di navigazione per arrivare o lasciare l'ormeggio, le distanze da tenere rispetto ad altre operazioni interferenziali, le condizioni sia per il transito che

per lo stazionamento all'ormeggio e così via”.

Un verdetto decisivo per [risolvere una delle maggiori incognite](#) sul progetto dell'Autorità di sistema portuale di trasferire su Ponte Somalia, proprio al centro del bacino di Sampierdarena, i depositi chimici di Superba (progetto tutt'oggi previsto dalla pianificazione dell'ente – è inserito nel cosiddetto piano straordinario delle opere portuali che Adsp ha predisposto per l'adozione da parte del commissario alla ricostruzione del viadotto Morandi – ancorché le vicende intercorse dal 2021 abbiano portato [alle frizioni attuali](#) con l'aspirante nuovo inquilino). Il divieto di transito e ormeggio in vigore fino a fine mese non è condizione in sè ostativa alla ipotetica realizzazione del terminal a Ponte Somalia. Sarà anzi quest'ultima, eventualmente, a determinare una ridefinizione delle regole di accesso, partenza e transito delle navi a Sampierdarena.

“Il provvedimento è stato elaborato nell'ottica di semplificare l'articolato complesso di norme riferite alle attività che si svolgono quotidianamente negli specchi acquei e nella rada del maggiore porto italiano, tra i più importanti scali del Mediterraneo. Il procedimento di stesura ed adozione del Regolamento ha visto coinvolti gli operatori portuali e le associazioni di categoria tra cui le Associazioni armatoriali e le Agenzie marittime, cui era stata presentata una bozza del lavoro allo scopo di raccogliere eventuali osservazioni e proposte. Le proposte ed i suggerimenti formulati sono stati attentamente vagliati nell'ambito della propria discrezionalità tecnica dalla Capitaneria di porto e, ove ritenute condivisibili, sono entrate a far parte del documento finale. (...) La revisione del documento è stata anche l'occasione per introdurre alcune novità, sempre nell'ottica di chiarire aspetti importanti e di migliorare ulteriormente gli standard di sicurezza. In particolare, sono stati accuratamente descritti i bacini di evoluzione, dove le grandi navi eseguono le manovre, aggiornando le disposizioni tecniche alle dimensioni delle unità che scalano oggi il porto di Genova, più grandi rispetto al passato. Si è anche provveduto a meglio identificare i dati tecnici che, ai sensi delle norme internazionali, le navi devono fornire ai Piloti prima di entrare in porto, ed è stata nello stesso tempo chiarita la funzione di attività commerciale svolta dall'Avvisatore Marittimo, che non si sovrappone alle attività di informazione e controllo ai fini della sicurezza della navigazione” ha spiegato una nota della Direzione marittima.

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 Friday, October 11th, 2024 at 8:50 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.