

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Si aggrava a colpi di esposti la concorrenza nel bunkeraggio a Genova fra Petromar e Ciane

Nicola Capuzzo · Tuesday, July 22nd, 2025

Nell'attività di bunkeraggio nel porto di Genova crescono le preoccupazioni per sicurezza e occupazione da parte dei lavoratori dell'operatore incumbent Ciane dopo l'ingresso del nuovo operatore Petromar.

Le rappresentanze sindacali dei marittimi della Ciane Spa a SHIPPING ITALY sottolineano che “continua a crescere la tensione nel settore del bunkeraggio portuale del capoluogo ligure, a seguito della concessione rilasciata nel 2023 alla società Petromar S.r.l., subentrata come nuovo operatore nel servizio di rifornimento carburanti alle navi da poco più di due mesi. Una decisione amministrativa – dicono – che, secondo diverse segnalazioni già trasmesse alle Autorità Marittime e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, starebbe comportando un notevole abbassamento degli standard qualitativi e di sicurezza delle operazioni, oltre a generare un impatto occupazionale pesantissimo”.

Le rappresentanze sindacali dei marittimi di Ciane, azienda storica del settore attiva dal 1953 nel porto di Genova, in una serie di esposti formali denunciano “gravi criticità tecniche, operative e amministrative” legate proprio al rilascio della concessione a Petromar e all’operatività delle unità navali impiegate.

Un primo aspetto riguarda standard tecnici considerati non adeguati e utilizzo di mezzi non idonei al servizio.

“Secondo quanto trasmesso alle Capitanerie di Porto di Genova e Savona, alla Direzione Marittima della Liguria, al Comando Generale delle Capitanerie e agli uffici addetti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ivi compreso segreteria del Vice Ministro Edoardo Rixi, vengono sollevati interrogativi sul fatto che le unità navali di Petromar non risponderebbero pienamente ai criteri previsti dal Regolamento di Sicurezza del Porto di Genova” fanno sapere i marittimi di Ciane. “In particolare, si richiama l’Art. 21, che stabilisce che l’autorità marittima preposta al rilascio delle concessioni valuti le nuove domande nell’ottica di un ‘progressivo miglioramento del livello di qualità tecnica del servizio e dei mezzi impiegati’.”

Tra i punti critici segnalati dalla società genovese “emerge in modo ricorrente – scrivono – il comportamento della nave San Giorgio I, che in più occasioni documentate avrebbe necessitato

dell’impiego di rimorchiatori per operazioni di ormeggio e disormeggio. Una prassi – aggiungono – che contrasta con l’Art. 30 del Regolamento, il quale impone che ‘la bettolina deve essere sempre in condizione di allontanarsi con i propri mezzi in caso di emergenza’. Situazione che solleva interrogativi non solo sulla manovrabilità autonoma dell’unità, ma anche sulla sua idoneità a operare in condizioni meteomarine avverse, con ovvie ricadute in termini di sicurezza del porto”.

Altro tema sollevato è quello relativo a comunicazioni radio non conformi. “Un ulteriore elemento di preoccupazione riguarda le modalità di comunicazione radio adottate dalla stessa unità San Giorgio I”, una delle bettoline impiegate da Petromar a Genova. Sempre le rappresentanze sindacali di Ciane fanno sapere che “in una segnalazione specifica, viene indicato che le comunicazioni istituzionali con l’Autorità Marittima e i servizi tecnico-nautici, in esenzione dal servizio di pilotaggio se soddisfatte particolari condizioni, non sarebbero effettuate da un ufficiale di coperta abilitato, ma da un ufficiale di macchina, figura che non rientra tra quelle autorizzate e preposte alle comunicazioni Vhf secondo le normative sulle abilitazioni del personale marittimo e sulle comunicazioni radio in ambito di servizi tecnici-nautici e portuali (uso della lingua locale, quindi italiana, da parte di ufficiale preposto alle comunicazioni radio). Una pratica che, se confermata, rappresenterebbe una violazione delle disposizioni nazionali e internazionali sulla sicurezza della navigazione e una preoccupante anomalia operativa all’interno di uno dei principali scali del Mediterraneo” aggiungono.

Altro aspetto al centro delle segnalazioni è l’impatto sociale e occupazionale che la vicenda sta generando con 13 marittimi italiani verso il licenziamento. “L’ingresso della Petromar ha determinato una destabilizzazione del tessuto occupazionale portuale. A seguito della perdita di quote di mercato, Ciane S.p.A. ha concluso la vendita dell’unità Santa Rita e ha già notificato l’intenzione di procedere con l’apertura di una procedura di licenziamento collettivo ex L. 223/91 per 12/13 marittimi italiani assunti a tempo indeterminato” annunciano i lavoratori.

“La flotta Ciane – prosegue la nota – composta già da diversi decenni (parliamo della fine degli anni ’70 e primi anni ’80) da unità con caratteristiche tecniche avanzate e specifiche per lo svolgimento in sicurezza del servizio, è stata nel tempo potenziata nel rispetto dei requisiti imposti dal Regolamento di Sicurezza; per l’appunto in nessun caso si è mai verificata la necessità di ricorrere a mezzi di assistenza. La sostituzione di tale standard operativo con mezzi di minor capacità di manovra, condotti da personale in gran parte straniero (a condizioni e tutele contrattuali nettamente inferiori rispetto a quelle in uso fino ad oggi nel servizio di bunkeraggio) che non ha alcuna conoscenza dell’ambito portuale, rischia concretamente di innescare una spirale al ribasso che penalizzerebbe prima di tutto la sicurezza dello scalo, mettendo in discussione l’occupazione marittima italiana”.

Di qui l’appello e una richiesta di intervento urgente e trasparenza sulle concessioni. I rappresentanti dei lavoratori di Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti, “firmatari dei diversi esposti inviati alle autorità, chiedono a gran voce una verifica urgente della legittimità tecnica della concessione rilasciata, con eventuali interventi in autotutela da parte delle autorità competenti. Tra le richieste avanzate: sospensione cautelare delle attività non conformi, imposizione di prescrizioni tecnico-operative e coinvolgimento di Regione Liguria e Prefettura per la gestione dell’impatto sociale”.

Fino ad oggi “si registra purtroppo – concludono – l’assenza di risposte concrete da parte delle autorità marittime, nonostante la gravità delle segnalazioni inoltrate e l’impatto complessivo sull’equilibrio del sistema portuale genovese”.

Il caso di Petromar rischia di diventare un precedente pericoloso secondo i marittimi di Ciane: “Una concessione rilasciata senza un’attenta valutazione della piena coerenza con i requisiti tecnici e normativi non solo mina la qualità del servizio e la sicurezza del porto, ma rischia di cancellare in pochi mesi decenni di storia occupazionale, competenze e investimenti italiani nel settore del bunkeraggio” affermano. “Come lavoratori del settore, non possiamo restare inermi a un evidente e già avviato percorso declassamento della sicurezza portuale, della qualità del servizio e delle condizioni occupazionali; per questo siamo pronti e determinati – avvisano – a far valere le nostre legittime posizioni, disposti a mettere in atto azioni maggiormente incisive se permarrà questa situazione di totale assenza di interesse della questione da parte delle autorità preposte”.

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 Tuesday, July 22nd, 2025 at 10:10 am 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.