

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nuovo allarme sul bunkeraggio (assistito) di Petromar in porto a Genova

Nicola Capuzzo · Thursday, August 21st, 2025

Nella battaglia concorrenziale che dallo scorso maggio è iniziata nei servizi di bunkeraggio interni al porto di Genova, si registra un'altra puntata rilevante perchè, secondo quanto riferiscono i lavoratori marittimi della società Ciane, sono emerse nuove criticità. Il riferimento è alla bettolina San Polo, attualmente reinserita in servizio dalla società neoconcessionaria Petromar S.r.l. nel rifornimento carburante alle navi dopo un periodo di stop imposto dalla Capitaneria di Porto, “a seguito di gravi e numerose irregolarità emerse durante una visita ispettiva”. Un ritorno in servizio che però, secondo quanto riferiscono i lavoratori dell'azienda concorrente, “continuerebbe a non rispettare a pieno quanto previsto dal regolamento di sicurezza del Porto di Genova, emanato proprio dalla stessa Capitaneria”. Il riferimento è in particolare agli articoli del regolamento che regolano le modalità di valutazione in merito al rilascio delle concessioni del servizio di bunkeraggio e alla condizione che le unità impiegate debbano essere sempre in condizioni di allontanarsi in modo autonomo dalle navi rifornite. “Si è riscontrato – affermano – che per manovrare in accosto e disormeggio, dopo aver incontrato non poche difficoltà di manovra, ha infatti dovuto richiedere l'assistenza contemporanea di pilota e rimorchiatore. Un fatto anomalo – aggiungono – poiché la tradizione decennale del bunkeraggio genovese si è sempre basata su bettoline bunker agili, autosufficienti e in grado di operare pressoché in qualunque condizione meteo, senza aver mai necessitato di mezzi portuali di supporto, mantenendo sempre la condizione di esenzione dal pilotaggio”.

Sempre secondo la ricostruzione fornita un caso emblematico sarebbe avvenuto il 20 agosto, “giornata in cui la San Polo ha necessitato urgentemente di pilota e rimorchiatore sia per il disormeggio dalla calata Giaccone e per l'ormeggio al traghetto Moby Ale Due, nonché per la successiva fase di disormeggio dal traghetto e successivo ormeggio presso la stessa calata. Circostanze mai verificatesi con lo storico operatore Ciane S.p.A. che, grazie alle caratteristiche tecniche dei mezzi impiegati, ha sempre garantito efficienza e autonomia operativa”.

La richiesta assistenza di rimorchiatore e pilota si traduce “in inevitabili ritardi operativi, con ripercussioni dirette sulla regolarità delle linee, in particolare dei traghetti, che nel periodo primaverile ed estivo, caratterizzato da elevato traffico, hanno spesso tempi di sosta molto limitati. Secondo gli operatori e i lavoratori del settore, infatti, – aggiunge la ricostruzione dei lavoratori di Ciane – l'impiego della San Polo introduce inoltre nuovi elementi di rischio per la sicurezza della navigazione e delle infrastrutture portuali”.

Condizioni che fanno riempere un allarme sicurezza con la stagione invernale alle porte: “Se oggi le difficoltà emergono già in condizioni di mare e vento calmi, il quadro rischia di peggiorare drasticamente con la consuete burrasche autunnali e invernali, anche improvvise, come ormai siamo abituati a vedere. Un’unità con un tale grado di manovrabilità – denunciano i lavoratori di Ciane – rappresenterebbe per l’appunto una vulnerabilità significativa: ritardi, congestionamenti e incidenti diventerebbero scenari sempre più concreti”.

Sindacati e lavoratori marittimi denunciano da tempo quella che ritengono essere una deriva pericolosa: “Gli operatori storici del bunkeraggio – scrivono – vengono penalizzati e la qualità complessiva del servizio si abbassa notevolmente. Il timore è che, se queste eccezioni diventassero prassi, il porto di Genova risulterebbe meno sicuro e meno competitivo rispetto agli standard dei principali scali europei. Urge quindi un intervento immediato”. Le maestranze chiedono all’Autorità di sistema portuale e non solo di intervenire e di vigilare con fermezza. “Con il maltempo in arrivo nelle prossime settimane, Genova non può permettersi un bunkeraggio fragile: il rischio non è solo di rallentamenti, ma di incidenti che potrebbero compromettere sicurezza, traffici e reputazione internazionale dello scalo”.

“Così si penalizzano i servizi storici e si abbassa la competitività dello scalo” sottolineano le rappresentanze sindacali di Ciane. “Per questo siamo decisi ad andare avanti fino a quando non verremo ascoltati e le autorità competenti non accoglieranno e valuteranno in modo adeguato le nostre istanze, imponendo il pieno rispetto delle regole e delle condizioni previste per lo svolgimento in sicurezza del servizio di bunkeraggio, disposti anche a misure più incisive se si dovesse rendere necessario; alcuni di noi lavorano in questo settore da decenni, in alcuni casi tramandando la professionalità ai propri figli, e anche per questo non rimarremo certo inermi a osservare un così evidente declassamento del servizio di bunkeraggio, che nel corso degli anni è stato portato avanti con impegno, sacrificio e dedizione dall’azienda e dai lavoratori impiegati, sempre nell’ottica di preservare la sicurezza e la funzionalità dell’ambito portuale, nonché la buona reputazione di uno dei più importanti scali del Mediterraneo”.

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

Anche la maglia di Musetti in palio al SHIPPING ITALY Tennis Tournament

This entry was posted on Thursday, August 21st, 2025 at 11:00 am 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.