

# Depositi chimici a Genova, pesano le limitazioni all'attracco delle navi con gli infiammabili

Genova, scontro istituzionale dopo la delibera approvata dal Comitato Il sindaco rimane in silenzio. Perplexità della Capitaneria di porto

ALBERTO QUARATI<sup>01</sup> GENNAIO 2022

•  
•  
•

Genova - **L'esito del Comitato di gestione** del porto di Genova sul trasferimento dei depositi chimici da Multedo alle banchine di Sampierdarena fa ancora discutere gli ambienti portuali. Sulle chat, insieme agli auguri di Capodanno, è stato un via vai di commenti, perché il passaggio formale del 30 dicembre ha riservato non pochi colpi di scena,

In attesa di sapere cosa farà il Consiglio di Stato, se cioè approverà o meno l'adeguamento tecnico-funzionale che deve consentire la movimentazione a Ponte Somalia dei prodotti chimici (oggi la banchina è riservata alle Autostrade del mare, quindi ai traghetti merci), **fa ancora discutere** la scelta del rappresentante del Comune, principale sostenitore del trasloco dei depositi, di astenersi e non votare a favore, come i più si aspettavano.

Le motivazioni di Giorgio Carozzi - l'astensione tiene conto dei problemi ancora aperti su questo tema in attesa di una delibera migliorativa, il fatto che il rappresentante aveva chiesto di valutare come collocazione anche altre zone del porto, come Calata Canzio - effettivamente non si sovrappongono a quelle di Marco Bucci, sostenitore del **trasferimento a Sampierdarena**, che sul Comitato non si è ancora espresso

pubblicamente. I maligni parlano di un sindaco contrariato, ma allo stato attuale non c'è riscontro che sia in rotta con il suo rappresentante in porto.

## PUBBLICITÀ

Non è passato sotto traccia nemmeno il voto in Consultiva del presidente del porto, Paolo Emilio Signorini. Come dice il nome, la commissione è un organo consultivo, **convocato quando l'Authority deve decidere** su temi come operazioni e servizi specialistici portuali, oppure sull'organizzazione del lavoro. Mai prima d'ora, un presidente aveva votato in maniera opposta alle indicazioni della Consultiva, che nel caso dei depositi si è espressa negativamente. Signorini al contrario ha votato a favore, e questo è stato vissuto da molti come uno sgarbo istituzionale, benché il numero uno del porto non abbia mai fatto mistero di voler chiudere la partita, sostenendo l'operazione Sampierdarena.

Il terzo tema politicamente perturbante è quello legato alla navigazione: l'astensione dell'ammiraglio Sergio Liardo in Comitato di gestione è significativa. Il principale motivo è dato dal fatto che allo stato attuale l'ordinanza 32 emessa nel 2001 dalla Capitaneria di Genova vincola al solo porto di Multedo l'approdo di navi cariche di prodotti petrolchimici infiammabili al di sotto dei 61 gradi. Ormeggi che la Guardia costiera può inoltre valutare caso per caso. È chiaro che se i depositi saranno trasferiti a Sampierdarena, l'ordinanza andrà rivista, ma questo non si può fare finché il progetto rimane un'ipotesi.

E il tema della navigazione è planato anche sul tavolo della Consultiva, precisamente mezz'ora dopo che la riunione era cominciata, sotto forma di due lettere, una di Assarmatori (il consesso armatoriale più rappresentativa a Genova, ecco perché in Commissione c'è l'associato Matteo Catani) e l'altra di Confitarma. Tema, ancora l'ordinanza 32. Nella lettera di Assarmatori si ipotizza che in caso di spostamento dei depositi a Sampierdarena, certamente il traffico rischierebbe di essere rallentato visto che ci sarebbero prescrizioni sulla manovra delle navi con prodotti petrolchimici, cosa che tra l'altro poco si concilia con la costruzione della nuova diga foranea, che invece dovrebbe garantire un aumento delle movimentazioni, e quindi pure del traffico marittimo in porto. Il voto favorevole degli armatori stride con il tono della lettera. Non solo, ma in queste ore si sono ovviamente sprecate le speculazioni sul fatto che l'armatore danneggiato dall'eventuale trasloco dei depositi

chimici sia Grimaldi, che perderebbe una banchina per far arrivare le sue navi, ha più volte espresso fortissima contrarietà al progetto, ed è soprattutto diretto concorrente delle compagnie genovesi. Da ambienti armatoriali si spiega invece che il voto è sì favorevole, ma perché è l'avvio di una valutazione per un eventuale trasferimento alla luce di tutte le osservazioni fatte in Consultiva (a partire proprio da quelle tecniche-nautiche e operative) e motivata dalla necessità di impegnare entro il 15 gennaio i 30 milioni previsti dal decreto Genova per finanziare il trasferimento dei depositi, che altrimenti rischiavano di tornare allo Stato.

In questo difficile incastro, più lineari risultano le posizioni di Regione e sindacati. Il rappresentante Andrea La Mattina, vista la prima versione della delibera, era dell'idea di non votare a favore. I paletti sull'impegno di spesa dei 30 milioni interamente a favore delle misure di sicurezza sono stati il principale motivo che lo ha spinto a votare sì. Altrettanto netta invece la contrarietà dei sindacati (Massimo Rossi della Fit Cisl, Enrico Poggi della Filt Cgil e Duilio Falvo della Ultrasporti, oltre ai rappresentanti di Culmv, dipendenti dei terminalisti e dell'Autorità portuale: sei voti in tutto, diventati cinque perché la rappresentante dell'Adsp era assente): i depositi chimici a Ponte Somalia ridurrebbero del 30% l'accosto delle navi, e toglierebbero traffico alle Autostrade del mare in favore di un'attività meno work intensive.

Molti infine si interrogano sull'opportunità del voto favorevole in Comitato dato da Rino Canavese, manager di Gavio, cioè il gruppo che ha la concessione su Ponte Somalia: in caso ravvisi un conflitto di interessi, un componente del board può anche decidere di non votare.

# Depositi chimici, pesano le limitazioni all'attracco delle navi con gli infiammabili

**30**

i milioni destinati  
al trasferimento  
dei depositi chimici  
dal Decreto Genova

Lettera di Assarmatori:  
«Con il nuovo impianto  
si rischia di bloccare  
il traffico nello scalo»

**135.000**

l'attuale capacità  
degli attuali depositi  
nell'area  
di Multedo

**1987**

l'anno in cui si comincia  
a parlare a Genova  
del trasferimento  
dei depositi chimici

**Alberto Quarati** / GENOVA

**L**'esito del Comitato di gestione del porto di Genova sul trasferimento dei depositi chimici da Multedo alle banchine di Sampierdarena fa ancora discutere gli ambienti portuali. Sulle chat, insieme agli auguri di Capodanno, è stato un via vai di commenti, perché il passaggio formale del 30 dicembre ha riservato non pochi colpi di scena.

In attesa di sapere cosa farà il Consiglio di Stato, se cioè approverà o meno l'adeguamento tecnico-funzionale che deve consentire la movi-

mentazione a Ponte Somalia dei prodotti chimici (oggi la banchina è riservata alle Autostrade del mare, quindi ai traghetti merci), fa ancora discutere la scelta del rappresentante del Comune, principale sostenitore del trasloco dei depositi, di astenersi e non votare a favore, come i più si aspettavano.

Le motivazioni di Giorgio Carozzi - l'astensione tiene conto dei problemi ancora aperti su questo tema in attesa di una delibera migliorativa, il fatto che il rappresentante aveva chiesto di valutare come collocazione anche altre zone del porto, come Ca-

lata Canzio - effettivamente non si sovrappongono a quelle di Marco Bucci, sostenitore del trasferimento a Sampierdarena, che sul Comitato non si è ancora espresso pubblicamente. I maligni parlano di un sindaco contrariato, ma allo stato attuale non c'è riscontro che sia in rotta con il suo rappresentante in porto.

Non è passato sotto traccia nemmeno il voto in Consultiva del presidente del porto, Paolo Emilio Signorini. Come dice il nome, la commissione è un organo consultivo, convocato quando l'Authority deve decidere su temi come operazioni e servizi spe-



cialistici portuali, oppure sull'organizzazione del lavoro. Mai prima d'ora, un presidente aveva votato in maniera opposta alle indicazioni della Consultiva, che nel caso dei depositi si è espressa negativamente. Signorini al contrario ha votato a favore, e questo è stato vissuto da molti come uno sgarbo istituzionale, benché il numero uno del porto non abbia mai fatto mistero di voler chiudere la partita, sostenendo l'operazione Sampierdarena.

Il terzo tema politicamente perturbante è quello legato alla navigazione: l'astensione dell'ammiraglio Sergio Liardo in Comitato di gestione è significativa. Il principale motivo è dato dal fatto che allo stato attuale l'ordinanza 32 emessa nel 2001 dalla Capitaneria di Genova vincola al solo porto di Multedo l'approdo di navi cariche di prodotti petrolchimici infiammabili al di sotto dei 61 gradi. Ormeggi che la Guardia costiera può inoltre valutare caso per caso. È chiaro che se i depositi saranno trasferiti a Sampierdarena, l'ordinanza andrà rivista, ma questo non si può fare finché il progetto rimane un'ipotesi.

E il tema della navigazione è planato anche sul tavolo della Consultiva, precisamente mezz'ora dopo che la riunione era cominciata, sotto forma di due lettere, una di Asarmatori (il consesso arma-

toriale più rappresentativa a Genova, ecco perché in Commissione c'è l'associato Matteo Catani) e l'altra di Confindarma. Tema, ancora l'ordinanza 32. Nella lettera di Asarmatori si ipotizza che in caso di spostamento dei depositi a Sampierdarena, certamente il traffico rischierebbe di essere rallentato visto che ci sarebbero prescrizioni sulla manovra delle navi con prodotti petrolchimici, cosa che tra l'altro poco si concilia con la costruzione della nuova diga foranea, che invece dovrebbe garantire un aumento delle movimentazioni, e quindi pure del traffico marittimo in porto. Il voto favorevole degli armatori strida con il tono della lettera. Non solo, ma in queste ore si sono ovviamente sprecate le speculazioni sul fatto che l'armatore danneggiato dall'eventuale trasloco dei depositi chimici sia Grimaldi, che perderebbe una banchina per far arrivare le sue navi, ha più volte espresso fortissima contrarietà al progetto, ed è soprattutto diretto concorrente delle compagnie genovesi. Da ambienti armatoriali si spiega invece che il voto è sì favorevole, ma perché è l'avvio di una valutazione per un eventuale trasferimento alla luce di tutte le osservazioni fatte in Consultiva (a partire proprio da quelle tecniche-nautiche e operative) e motivata dalla necessità di impegnare entro

il 15 gennaio i 30 milioni previsti dal decreto Genova per finanziare il trasferimento dei depositi, che altrimenti rischiavano di tornare allo Stato.

In questo difficile incastro, più lineari risultano le posizioni di Regione e sindacati. Il rappresentante Andrea La Mattina, vista la prima versione della delibera, era dell'idea di non votare a favore. I paletti sull'impegno di spesa dei 30 milioni interamente a favore delle misure di sicurezza sono stati il principale motivo che lo ha spinto a votare sì. Altrettanto netta invece la contrarietà dei sindacati (Massimo Rossi della Fit Cisl, Enrico Poggi della Filt Cgil e Duilio Falvo della Uiltrasporti, oltre ai rappresentanti di Culmv, dipendenti dei terminalisti e dell'Autorità portuale: sei voti in tutto, diventati cinque perché la rappresentante dell'Adsp era assente): i depositi chimici a Ponte Somalia ridurrebbero del 30% l'accosto delle navi, e toglierebbero traffico alle Autostrade del mare in favore di un'attività meno work intensive.

Molti infine si interrogano sull'opportunità del voto favorevole in Comitato dato da Rino Canavese, manager di Gavio, cioè il gruppo che ha la concessione su Ponte Somalia: in caso ravvisi un conflitto di interessi, un componente del board può anche decidere di non votare. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I VOTI

### Il voto nel Comitato di gestione

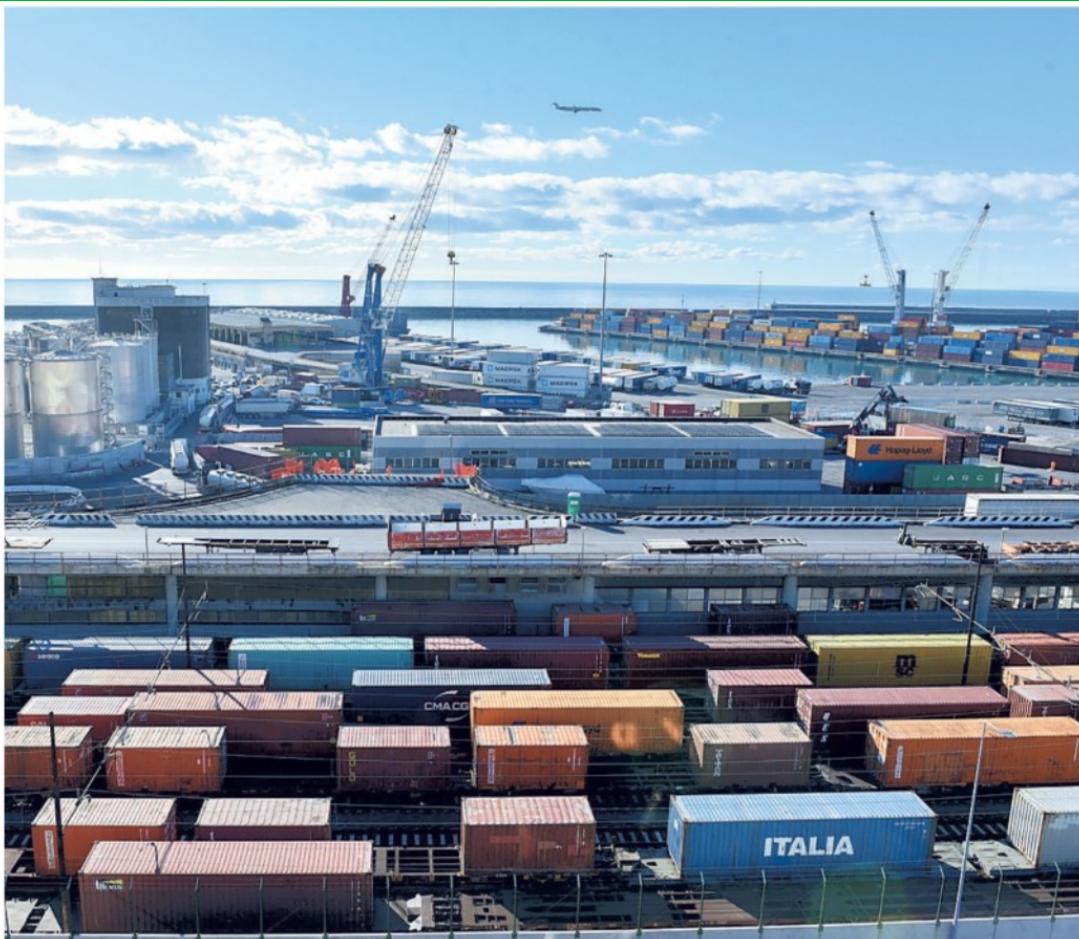
Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale	Favorevole	
Direzione Marittima della Liguria	Astenuto	
Comune e Città Metropolitana di Genova	Astenuto	
Regione Liguria	Favorevole	
Comune di Savona	Favorevole	

### Il voto nella Commissione Consultiva

Autorità di sistema del Mar Ligure Occidentale	Favorevole
Lavoratori del porto	Contrari*
Terminalisti	Contrario
Spedizionieri	Astenuto
Industriali	Astenuto
Armatori	Favorevole
Autotrasportatori	Favorevole
Agenti marittimi	Assente

\*I rappresentanti dei lavoratori in consultiva sono 6: nella seduta del 30/12/2021 i voti sono 5 perché un componente era assente

L'EGO - HUB



L'area di Ponte Somalia dove dovrebbero sorgere i nuovi depositi chimici

# I nuovi Signori del mare vengono dall'Italia

Raoul de Forcade e Carlo Marroni —alle pagine 12 e 13

## Dalle merci ai traghetti, i Signori del Mare oggi parlano l'italiano

**I protagonisti.** Aponte è il secondo contribuente svizzero, Grimaldi ha 100 navi e 16 terminal portuali nel mondo, d'Amico è tra i leader globali del cargo

**Carlo Marroni**

Un tempo, lontano, i signori del mare erano discreti, quasi invisibili. Certo, i greci (e un italiano di Napoli, caso unico) facevano eccezione, con i loro matrimoni da prima pagina e le feste in Costa Azzurra annegate nello champagne. I tempi cambiano, ma non troppo. Di Gianluigi Aponte, il "Comandante" della Msc, le interviste sono rare e le foto solo ufficiali, eppure è il secondo contribuente svizzero nonostante sia originario di Sant'Agello, terra di armatori da sempre. Oggi l'Italia conta una flotta armatoriale di prima grandezza, e la maggioranza delle principali società è ancora saldamente in mano alle famiglie d'origine, segno di una continuità e di tradizione difficilmente riscontrabile in altri comparti. I nomi che saltano subito in testa alla classifica sono due: Grimaldi e d'Amico. Ma naturalmente non sono i soli.

I Grimaldi, gruppo fondato nell'immediato dopoguerra e con sede principale a Napoli, controllano diverse compagnie di navigazione, sia nei traghetti per il trasporto passeggeri che nelle merci, ed è uno dei protagonisti delle Autostrade del Mare. In particolare sono attivi nell'armamento con navi roll-on/roll-off, in pratica per trasportare mezzi con le ruote: infatti fornisce ai principali produttori di auto servizi di logistica integrata al trasporto marittimo in Europa e negli Usa. Oggi ha oltre 100 navi e 16 terminal portuali nel Mediterraneo (in particolare in Grecia, oltre che l'Italia) in Nord Europa (in particolare nei paesi scandinavi) e

Africa Occidentale, e conta 10mila dipendenti. Alla guida del gruppo i fratelli Gianluca ed Emanuele Grimaldi: quest'ultimo, già presidente di Confindustria, è stato designato alla presidenza dell'International Chamber of Shipping (Ics). Un figlio di Emanuele, Guido, ha fondato di recente e presiede Alis, associazione di logistica. Ma i Grimaldi sono noti, ad una nicchia di pubblico, anche per un'altra attività: Eugenio è un campione internazionale di equitazione, e ha continuato a montare anche nel mezzo di una battaglia personale contro una malattia, sfida che ha raccontato pubblicamente anche per dare fiducia nelle cure a chi come lui ne è stato colpito.

L'altro big del settore è il gruppo d'Amico - sede a Roma - che è considerato tra i maggiori operatori mondiali nel trasporto marittimo nei settori dry cargo e product tankers, e nei servizi strumentali alle attività di core business. Guidato da Paolo e Cesare d'Amico, il gruppo dispone di una tra le più importanti flotte di navi portarinfuse e navi cisterna, circa cento navi. L'origine dell'attività di questi signori del mare risale agli Anni 30: Massimino d'Amico trasforma l'attività via terra di importazione di legname in un'attività di trasporti marittimi per importare legname dalla Russia e dai Balcani. Alla sua morte, lascia sette figli che nel secondo dopoguerra fondano la Fratelli d'Amico Armatori. Poi la trasformazione: tre fratelli nel 1952 fondano la d'Amico Società di Navigazione a Roma. Arriva la crescita: negli Anni 60 e 70 l'attività armatoriale si estende al trasporto di prodotti raffinati e ai servizi di linea con le Americhe. E infine nel 1998 il Gruppo acquista

Italia di Navigazione. Ma nel loro orizzonte non c'è solo il mare: sia Paolo che Cesare hanno dato ad aziende vinicole di alta fascia.

Un altro nome noto tra i signori del mare con nome italiano è certamente la Ignazio Messina. Fondata nel 1921, è stata sotto il controllo della famiglia fino a pochi anni fa: oggi è controllata dai rami Messina e Gais e il gruppo Msc. Alla guida i cugini Stefano e Ignazio Messina, che assicurano la continuità familiare pur con dentro il colosso che fa capo agli Aponte. La società, da sempre basata a Genova, occupa oltre mille dipendenti diretti ed è molto presente nel trasporto marittimo internazionale di linea tramite una flotta specializzata di navi portacontenitori ro-ro, gestisce il Terminal portuale Imt all'interno del porto di Genova e una rete logistica che opera in Italia ma anche nei Paesi collocati sull'asse nord-sud dei traffici marittimi in cui la compagnia è market leader.

Sempre a Genova opera la famiglia Gavarone, originaria di Varazze, presente nel capoluogo ligure dal 1897, quando iniziano con tre velieri in ferro acquistati in Inghilterra. Giovanni Gavarone, già costruttore di rimorchiatori, ne diventa armatore, in



società con altri, fondando nel 1922 la società Rimorchiatori Riuniti. Oggi, in una nuova veste, il Gruppo Rimorchiatori Riuniti gestisce le attività di rimorchio del porto di Genova, nei principali porti Italiani ed esteri, ma anche nell'assistenza alle piattaforme per l'esplorazione e la produzione petrolifera offshore e infine l'armamento e la gestione di navi bulkcarrier. Alla guida Gregorio Gavarone - che controlla la società assieme alla famiglia Delle Piane - che con le recenti acquisizioni a Singapore e Malesia - una flotta di 58 rimorchiatori - ha portato il suo gruppo al livello di terzo operatore mondiale nel rimorchio portuale.

Volto e nome notissimo è quello di Vincenzo Onorato, alla guida di Moby Lines, attiva soprattutto nelle rotte per la Sardegna, e da qualche anno della Tirrenia e Toremar, per una flotta complessiva di oltre 60 navi: ora il gruppo è stato riunito sotto un'unica holding, la Onorato Armatori. Onorato è particolarmente conosciuto per essere stato il patron di Mascalzone Latino, team velico fondato nel 1993, che ha guidato in due sfide per la Coppa America. Ma anche per il suo spirito battagliero dentro il settore, che lo ha portato anche a scontri pubblici con i Grimaldi.

E questi sono alcuni dei signori del mare italiani. Ma i greci, eredi veri o ideali di Onassis e Niachos, che riempivano i rotocalchi e facevano sognare? Ancora oggi gli armatori della Grecia, nonostante la crisi devastante del Paese di qualche anno fa, reggono bene. Controllano il 26,5% della flotta mondiale di petroliere e il 15% della flotta di navi portarinfuse. Non solo: l'età media delle unità navali greche si attesta sui 9,54 anni, risultando più bassa dell'età media delle unità navali a livello mondiale che è pari a 9,87 anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



#### BUSINESS E VELA

Vincenzo Onorato è alla guida del gruppo omonimo che controlla le società Moby, Tirrenia e Toremar. Oltre al business, però, ama lo sport.



#### PAOLO D'AMICO

Guida, col cugino Cesare, il gruppo armatoriale di famiglia



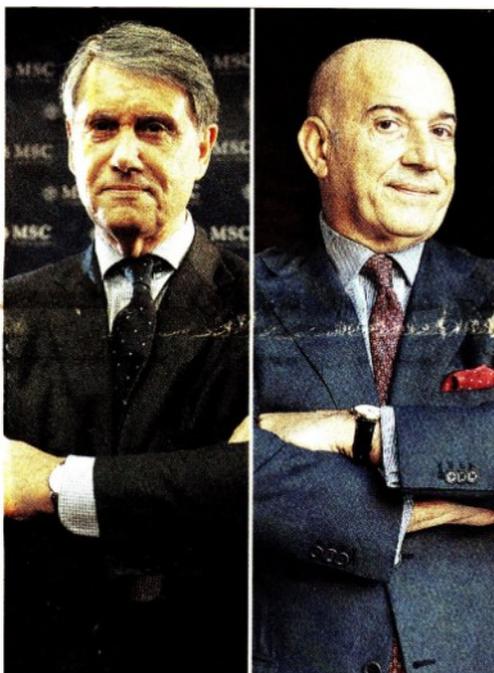
#### EMANUELE GRIMALDI

Oltre a tenere le redini della compagnia è presidente dell'Ics



#### STEFANO MESSINA

Al vertice, coi cugini, dell'azienda che è stata fondata nel 1921



Big. Gianluigi Aponte (Msc) e a destra Emanuele Grimaldi (gruppo Grimaldi)



#### Shipping.

Le più importanti compagnie italiane dello shipping operano nei porti di tutto il mondo