

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Genova altro lavoro per San Giorgio del Porto: demolirà la Sentinel

Nicola Capuzzo · Tuesday, April 20th, 2021

Il cantiere genovese San Giorgio del Porto si prepara a fare il pieno di demolizioni di navi cargo. Dopo avere ‘avviato le pratiche’ per lo smaltimento della [Mar Grande](#) e mentre attende l’esito (quasi scontato) della [gara indetta dalla AdSP del Mar Ligure Occidentale per quello della Theodoros](#), la società guidata da Ferdinando Garrè si è infatti aggiudicata dalla Agenzia delle Dogane, per un importo pari a 655.737 euro, anche le attività relative alla Sentinel, un’altra vecchia conoscenza dello scalo ligure.

La nave – una general cargo del 1975, lunga 79,50 metri e con 1.861 tonnellate di stazza lorda, battente bandiera delle Comore – giace infatti ormeggiata nel porto di Genova dal 2004, quando venne confiscata e affidata in custodia all’Agenzia delle Dogane dopo che a bordo fu scoperta la presenza di alcuni clandestini pakistani. Declassata nel frattempo a ‘galleggiante’, secondo le stesse Dogane il suo scafo ad oggi è esternamente molto ammalorato e le sue condizioni sono “sicuramente compromesse”.

Come nel caso della Theodoros, anche per la demolizione della Sentinel San Giorgio del Porto è subito sembrata l’unico candidato con le carte in regola per poter svolgere questa attività (tanto da essere stata l’unica partecipante alla procedura).

La gara ristretta avviata dalle Dogane ha previsto infatti che demolizione e smaltimento della nave potessero avvenire solo “negli impianti di riciclaggio delle navi inclusi nell’elenco europeo stabilito dalla decisione della Commissione europea 2016/2323 del 19.12.2016”, un requisito che in Italia possiede appunto solo SGdP.

Nel caso della Sentinel la stessa Agenzia delle Dogane ha evidenziato come un eventuale trasferimento della nave anche all’interno dello stesso porto di Genova potrà avvenire solo nel rispetto di alcune stringenti prescrizioni della Capitaneria (in particolare: presenza di almeno due rimorchiatori e movimentazione da effettuare in giornate con limitata forza di vento), mentre un eventuale spostamento al di fuori di esso (quindi ad esempio ad Aliaga, dove si trovano i più vicini cantieri di demolizione navale inclusi nella lista approvata dalla Ue) avrebbe reso necessario un via libera della stessa Capitaneria a seguito di una lunga serie di ulteriori accertamenti.

Condizioni particolari che, laddove presenti, come anche nel caso della Theodoros, rendono più conveniente e meno rischioso svolgere l’attività di demolizione in Italia, come evidenziato

recentemente in [una intervista a SHIPPING ITALY](#) anche dallo stesso Ferdinando Garrè.

F.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, April 20th, 2021 at 1:33 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#), [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.