

# Avv. DARIO ROSSI

Piazza Cattaneo n. 26/11 16128 Genova  
Telefono / Fax 010-566001

Spett. Autorità di sistema portuale del  
Mar Ligure occidentale  
[segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com](mailto:segreteria.generale@pec.portsofgenoa.com)

Spett. Direzione Marittima di Genova  
[dm.genova@pec.mit.gov.it](mailto:dm.genova@pec.mit.gov.it)

Spett. Prefettura di Genova  
[protocollo.prefge@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefge@pec.interno.it)

e p.c. Spett. FILT-CGIL Roma-Genova  
[filtcgil.segreteria@postecert.it](mailto:filtcgil.segreteria@postecert.it)  
[segreteria.cgil@liguria.cgil.it](mailto:segreteria.cgil@liguria.cgil.it)

Genova, lì 14.02.2020

**Oggetto: Attracco nave saudita compagnia Bahri 18.02.2020.**

***Richiesta verifica:***

- 1) condizioni sicurezza in relazione al trasporto di armamenti,***
- 2) rispetto vincoli diritto internazionale in materia di commercio armi.***

***Nonché***

***Richiesta di accesso agli atti ai sensi degli art. 22, 24, 25 della L. 241/90***

A nome e per conto dell'associazione The Weapon Watch (Osservatorio sulle armi nei porti europei e mediterranei), in persona del suo presidente pro tempore sig. Carlo Tombola, che sottoscrive e fa proprio il contenuto della presente, sono a rappresentare quanto segue:

1) Risulta che a partire dal 16.02.19 è attesa nel porto di Genova presso il Ponte Eritrea una nave saudita della compagnia Bahri. Il Ponte Eritrea, ove attraccano abitualmente le navi della compagnia Bahri, è gestito dalla società C. Steinweg-GMT s.r.l. che fa parte del gruppo olandese C. Steinweg con sede a Rotterdam.

2) L'area complessiva di 130.000 m<sup>2</sup> è in gran parte coperta (70.000 m<sup>2</sup>). La società terminalista dichiara che i magazzini sono «approvati da LME e LIFFE», cioè dalle normative

per le rinfuse metalliche stabilite dal London Metal Exchange e dal London International Financial Future and Options Exchange, e questo induce a pensare che non siano aree destinate alle merci pericolose e tanto meno agli esplosivi. Secondo quando afferma la stessa Autorità Portuale di Genova (APG), nel porto vi sono solo quattro aree destinate alla sosta delle c.d. “merci pericolose”: al Terminal Container VTE, al Terminal Container SECH, all’ex Terminal Messina (ora I.M.T.) e al Terminal Industrie Rebora.

Le navi della compagnia Bahri entrano in porto già cariche di merci esplosive di Classe 1, come potrebbe facilmente constatare la APG, a cui tocca il compito del «monitoraggio in continuo e in tempo reale delle merci pericolose giacenti/transitanti nel porto di Genova» (così è scritto nel Regolamento emanato con l’ordinanza del 22 maggio 2001, n. 4, dalla stessa APG).

Che le navi saudite contengano merci pericolose possiamo senz’altro affermarlo in base alla rotta che le navi compiono abitualmente, e che tocca sempre porti – anche se non sempre gli stessi – nordatlantici ed europei militarizzati o da cui transitano i maggiori flussi delle forniture militari verso l’Arabia Saudita e gli Emirati Arabi Uniti. Nel caso della “Bahri Yanbu” attesa a giorni nel porto di Genova, attivisti di Bilbao hanno fotografato il giorno 7 febbraio u.s. il carico a bordo della nave saudita di container con pittogrammi di merci pericolose Classe 1 ben visibili;

3) Le esplosioni accidentali di munizioni non vanno sottovalutate come un pericolo remoto. Secondo l’ONG ginevrina Small Arms Survey, negli ultimi quarant’anni si sono registrati 606 incidenti di questo tipo in oltre 100 paesi, 2 anche in Italia (a Ghedi nel 1998 e Baiano di Spoleto nel 2005, 7 feriti in tutto). Il trend è in crescita, gli eventi infatti sono concentrati per tre quarti negli ultimi vent’anni, con il record assoluto nel 2011 (38 incidenti in quel solo anno) ed episodi molto frequenti anche negli ultimi tre anni (66 incidenti complessivamente).

Ad esempio, nell’incidente accaduto nel luglio 2011 all’interno della base navale “Evangelos Florakis”, a Cipro, le pesanti conseguenze causarono la morte di 13 persone e il ferimento di altre 69 non solo all’interno della base ma anche in due villaggi a 4,5 km di distanza, oltre che la completa distruzione della vicina principale centrale elettrica di Cipro, situata a soli 200-300 m. Un rapporto ufficiale individuò le cause dell’esplosione nel grave degrado di conservazione in cui vennero lasciate 1400-1500 t materiale militare esplosivo, rimasto in depositi a cielo aperto per oltre due anni.

Nell’incidente accaduto nel marzo 2008, presso l’ex deposito militare di Gërdec, in Albania, dove era in corso la de-militarizzazione di 400 t di munizioni obsolete, l’esplosione –

che fece 26 morti e oltre 250 feriti, e fu udita persino a Skopje, a 160 km di distanza – danneggiò seriamente le auto che percorrevano l'autostrada Tirana-Durazzo, a 2,2 km dall'epicentro dell'esplosione.

4 ) Il punto di attracco della Bahri dista 100-200 m in linea d'aria dall'attracco del deposito costiero di Sampierdarena Oli, 11.000 m<sup>2</sup> con capacità di stoccaggio di 35.000 m<sup>3</sup> di liquidi infiammabili ma non combustibili.

Nel raggio di 400 m troviamo anche altre attrezzature portuali e urbane importanti, i ponti Somalia e Libia verso ovest, e il ponte Etiopia verso est, lo scalo ferroviario di Genova Marittima. Subito a contatto con l'area portuale la nuova strada sopraelevata Guido Rossa, la via Aurelia – che qui, dopo il crollo del ponte Morandi, è a tutte le ore un vero imbuto di traffico leggero e pesante – e quindi le prime case di Sampierdarena. Tutto, ripetiamo, a soli 400 m in linea d'aria da quella nave che potrebbe essere carica di munizioni.

Entro 700 m si trovano i depositi costieri della Silomar, specializzata in rinfuse liquide (oli vegetali, biodiesel, glicoli e prodotti petrolchimici con punto di infiammabilità superiore a 65°), oltre al ponte Idroscalo che, insieme a Calata Massaua e Calata Inglese, costituisce l'area occupata dal Terminal Spinelli.

Entro i 1.100 m è compreso il deposito costiero di Get Oil, con capacità di 25.000 m<sup>3</sup> di prodotti petroliferi, nonché un lungo tratto della diga foranea.

5) Il transito nel porto di Genova di navi che abbiano a bordo merci pericolose è regolato dal capitolo 2 del Regolamento Allegato all'ordinanza n° 123/2004 della Capitaneria di Porto di Genova in vigore dal 1.6.2004. Notiamo qui che, a differenza di altri porti italiani, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale non si è coordinata dal punto di vista normativo al citato Regolamento della CdP, come se non ritenesse di sua competenza una nave che abbia a bordo merci pericolose e su cui però si stiano svolgendo operazioni portuali all'attracco in banchina. A tal proposito si fa qui riferimento – come “buona prassi” da prendere a modello – all'ordinanza congiunta dell'Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto di Trieste emanata in data 15.4.2016, relativa specificamente all' “Imbarco sbarco trasbordo e transito di armi – munizioni – esplosivi”, dove tra l'altro si fa esplicito riferimento già in premessa alla legge 185/90, nonché alle normative relative alla sicurezza e alla salute dei lavoratori, che non vengono altresì citate dal Regolamento della CdP sopra citato.

6) Il commercio di armamenti destinati al Governo Saudita avviene in spregio al diritto internazionale umanitario.

Già con Risoluzione n. B8-0408/2017 del 12.6.2017 il Parlamento Europeo ribadiva “*la sua richiesta al VP/AR ad avviare un'iniziativa finalizzata all'imposizione da parte dell'UE di*

*un embargo sulle armi nei confronti dell'Arabia Saudita, tenuto conto delle gravi accuse di violazione del diritto umanitario internazionale da parte di tale paese nello Yemen e del fatto che il continuo rilascio di licenze di vendita di armi all'Arabia Saudita violerebbe pertanto la posizione comune 2008/944/PESC del Consiglio” (all 1).*

7) La Posizione comune 2008/994 Pesc vieta espressamente *il rilascio di licenze di esportazione qualora esista un rischio evidente che la tecnologia o le attrezzature militari da esportare possono essere utilizzate per commettere gravi violazioni del diritto umanitario internazionale (all 2).*

8) Il Trattato Internazionale con Commercio delle Armi, firmato e ratificato dal nostro Paese, e in vigore dal 24.12.2014, riferisce la competenza degli Stati non solo all'esportazione diretta ma anche al transito e al transshipment di armamenti, e impone alle autorità di non autorizzare alcun trasferimento di armi qualora tali armi potessero essere impiegate per commettere genocidi, crimini contro l'umanità, gravi violazioni alle Convenzioni di Ginevra, attacchi diretti contro popolazioni civili o altri crimini di guerra.

9) Secondo il Rapporto ONU del Settembre 2017 l'Arabia Saudita è responsabile di uccisioni di massa di bambini (all 3).

10) l'associazione The Weapon Watch all'articolo 2 del proprio Statuto (all 4) indica tra le proprie finalità la *«promozione della cultura della legalità, della pace tra i popoli, della nonviolenza e della difesa non armata»* e la *«promozione e tutela dei diritti umani, civili, sociali e politici, nonché dei diritti dei consumatori e degli utenti delle attività di interesse generale di cui al presente articolo, promozione delle pari opportunità».*

In particolare l'Associazione si prefigge di *« 1. promuovere e diffondere la cultura della pace, dei diritti umani, della nonviolenza e offrire alla società civile una formazione/informazione di carattere scientifico circa la produzione, il commercio, il trasporto, la logistica e gli impieghi delle armi e munizioni di ogni tipo e gli approfondimenti circa l'attività legislativa di settore, in particolare riguardo alla sicurezza del lavoro; 2. istituzione di un Osservatorio sul coinvolgimento dei porti e delle economie portuali nel commercio, transshipment e manipolazione di armi e munizioni nonché nel magazzinaggio e nel trasferimento in strutture logistiche connesse ai porti di dette armi e munizioni, quale strumento scientifico indipendente di ricerca, monitoraggio, di analisi e di formazione/informazione, rivolta al pubblico nazionale e ed estero; 3. tutela dei diritti civili, sia con l'attenzione alle eventuali violazioni normative nel campo della produzione e commercio delle armi, sia con l'organizzazione di appositi convegni e corsi di formazione, con particolare riguardo alle categorie svantaggiate e colpite dall'uso improprio e delittuoso,*

*compresi gli scopi bellici e terroristici, delle armi e delle munizioni di tutti i tipi; 4. istruzione finalizzata al concreto perseguimento, da parte dei soggetti interessati, di percorsi di riconversione industriale possibile delle fabbriche d'armi, anche attraverso proficui contatti e sviluppo di relazioni fra persone, enti e associazioni sia nazionali sia estere; 5. promozione culturale, in stretta collaborazione con analoghe realtà che, in Europa e nel contesto internazionale, hanno competenza tecnica specifica sugli indirizzi in campo delle politiche di sicurezza e difesa, esprimendo propri contributi scientifici e contribuendo alle attività di interesse comune. L'Associazione, nel perseguimento di finalità civiche, solidaristiche e di utilità sociale, intende promuovere tutte le attività e assumere le diverse iniziative ritenute utili per il raggiungimento dei propri scopi, come precedentemente indicati».*

Tutto ciò premesso la sottoscritta associazione

### **CHIEDE**

Alla S.V. Ill.ma

A) di verificare la presenza di armamento pesante e/o esplosivi sulla nave da carico della compagnia di navigazione Bahri, il cui attracco è previsto nel porto di Genova, Ponte Eritrea per il giorno 16.02.2020 o successivi.

B) di verificare in caso affermativo il rispetto delle condizioni di sicurezza per l'attracco in zona portuale di materiale esplosivo tanto più in considerazione del fatto che Ponte Eritrea non è individuato quale area di attracco di trasporti di merci pericolose.

C) Di adottare tutti gli opportuni provvedimenti atti a garantire il rispetto delle condizioni di sicurezza inibendo l'attracco qualora le stesse non siano rispettate.

D) Di valutare l'eventuale illiceità del carico di armamenti pesanti ed esplosivi diretti al Governo Saudita, responsabile di gravi e perduranti violazioni del diritto internazionale umanitario, adottando tutti i provvedimenti del caso.

\*\*\*\*\*

La presente associazione contestualmente

### **CHIEDE**

Di esercitare il diritto di accesso per visionare ed estrarre copia dei documenti di carico (Bill of Lading, Shipping Cargo, Cargo Manifest ecc.) ed ogni altro documento attestante natura, qualità, quantità e destinazione della merce trasportata dalla nave Bahri.

Si allega:

1. Risoluzione n. B8-0408/2017 del 12.6.2017 Parlamento Europeo
2. Posizione comune 2008/994 Pesc
3. Rapporto ONU del Settembre 2017
4. Statuto The Weapon Watch

Avv. Dario Rossi

Carlo Tombola  
Presidente The Weapon Watch

*Carlo Tombola*

*Dario Rossi*