



CAPITANERIA DI PORTO GENOVA

RIEPILOGO ATTIVITA' DI CONTROLLO

PER LA PREVENZIONE DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO DOVUTO ALLE NAVI

01/01-30/06/2025

1. PREMESSA

Nel primo semestre 2025, il personale ispettivo della Capitaneria di porto di Genova ha continuato a svolgere, in accordo alla vigente normativa internazionale, unionale e nazionale in materia, nonché in accordo al genoa Blue Agreement numerose ispezioni concernenti la prevenzione dell'inquinamento atmosferico dovuto alle navi.

Tali verifiche riguardano l'emissione di NOx, SOx e CO2.

Dal 1° maggio 2025 il Mediterraneo è stato identificato come area SECA (Sulphur Emission Control Area) ove il contenuto di zolfo nei combustibili per le navi che operano nell'area è limitato allo 0,1%, ad eccezione delle unità che utilizzano gli Exaust Gas Cleaning System (EGCS), cosiddetti "scrubber".

2. ISPEZIONI ESEGUITE

In totale sono state eseguite:

- a) **Navi straniere - 80 ispezioni** così suddivise:
 - a. 2 traghetti (terminal traghetti)
 - b. 2 navi passeggeri (terminal crociere)
 - c. 76 navi da carico (Sampierdarena, Pegli porto petroli, Pra')
- b) **Navi italiane - 22 ispezioni** così suddivise
 - a. 13 traghetti (zona riparazioni navali e terminal traghetti)
 - b. 9 navi da carico (zona riparazioni navali, Sampierdarena, Pegli porto petroli)

3. MODALITA' D'ESECUZIONE DELLE ISPEZIONI E DEI CONTROLLI

I controlli sono eseguiti conformemente alle disposizioni emanate:

- dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera;
- dal Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica;

nonché ai Regolamenti e delle Direttive unionali, alle procedure Port State Control per le ispezioni sulle navi straniere e in linea con gli impegni assunti nel Genoa Blue Agreement.

Nel corso delle predette ispezioni sono controllati in funzione di:

- data di impostazione chiglia (l'età della nave)
- tonnellaggio
- potenza motori
- eventuali variazioni intervenute (sostituzione di motori principali, gruppi elettrogeni, inceneritori)
- normativa applicabile

diversi aspetti che attestano la conformità dell'unità alle disposizioni vigenti.



Ad esempio:

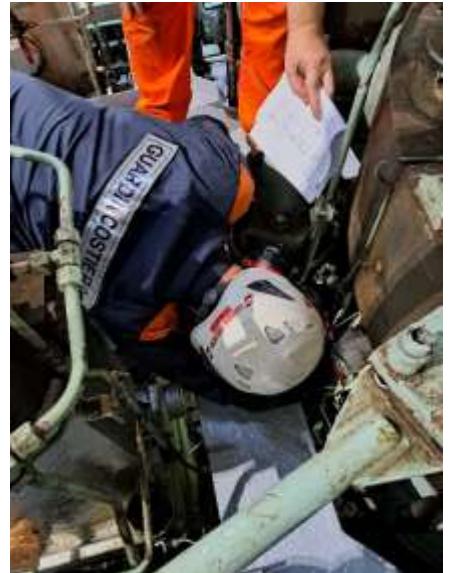
1. è verificata la presenza a bordo dei certificati, dei manuali e della documentazione prevista, tra cui:
 - a) International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP)
 - b) Engine International Air Pollution Certificates di motori principali e gruppi eletrogeni
 - c) fascicoli tecnici di motori principali e gruppi eletrogeni
 - d) registri parametri di funzionamento motori principali e eletrogeni
 - e) Bunker Delivery Notes attestanti l'imbarco di combustibile con tenore di zolfo
 - f) procedura per il cambio di combustibile
2. sono effettuati dei controlli a campione *de visu in loco* relativamente alla rispondenza a quanto previsto dai sopra citati manuali tecnici di:
 - a) componenti installati sui motori principali e sui diesel generatori
 - b) regolazione e parametri funzionamento
 - c) pezzi di ricambio presenti a bordo
 - d) software di gestione dei parametri di funzionamento del motore

In particolare è verificata la presenza della marcatura (cosiddetto IMO ID) su vari componenti, ad esempio:

- a) testate dei cilindri
- b) pompe iniezione
- c) iniettori
- d) turbine
- e) scambiatori di calore

Nel caso in cui siano rilevate incongruenze e/o defezioni, si procede ad un'ispezione più dettagliata con:

- a) smontaggio pompe ed iniettori
- b) apertura carter dei motori e dei diesel generatori per la verifica della marcatura, ad esempio, di:
 - bielle
 - pistoni
 - cilindri
 - alberi a camme
- c) verifica settaggi motore



3. nel caso in cui siano installati i sistemi per la pulizia dei gas di scarico sono verificati

- a) certificazione impianti
- b) manuali
- c) manutenzione periodica conformemente alle istruzioni approvate
- d) rispetto dei parametri di funzionamento previsti.

Nel caso in cui siano rilevate incongruenze e/o defezioni, si procede ad un'ispezione più dettagliata con controllo, ad esempio di:

- a) parametri funzionamento
- b) calibrazioni
- c) sensori

Durante un'ispezione possono essere eseguiti dai 10/15 ai 30/40 controlli come sopra descritti.

Nel caso in cui siano riscontrate defezioni e/o vi siano ragionevoli dubbi sulla conformità della nave, la verifica diventa sempre più dettagliata sino all'accertamento della conformità o alla rettifica della eventuale defezione.

Nel caso in cui abbiano esito negativo possono essere adottate varie misure tra cui:

- a) imposizione ispezioni addizionali alla certificazione IAPP

- b) sanzioni amministrative
- c) fermo e divieto utilizzo di motori e diesel generatori
- d) fermo e divieto utilizzo impianto scrubber
- e) fermo della nave
- f) comunicazione all'Autorità giudiziaria

4. DEFICIENZE RILEVATE SOx NOx

NAVI STRANIERE

Nel corso delle **80 ispezioni condotte sulle navi straniere, sono stati eseguiti circa 880 controlli**, come sopra accennato, nel corso dei quali sono state identificate **8 defezienze su 4 unità**.

In 2 casi le navi sono state detenute. ossia-sottoposte a fermo amministrativo per la mancanza di informazioni sulla componentistica utilizzata e l'installazione di parti non regolari.

Le defezienze hanno riguardato:

- a) la tenuta del registro dei parametri di funzionamento dei motori e dei gruppi elettrogeni;
- b) la marcatura di alcuni componenti/pezzi di ricambio installati e/o presenti a bordo;
- c) l'utilizzo di componenti con conformi

Le unità sono state autorizzata a partire solo a seguito della sostituzione delle parti irregolari.

A seguito dell'attività svolta, gli Organismi riconosciuti responsabile del rilascio della certificazione IAPP hanno emesso delle note con cui richiamano l'attenzione degli ispettori e delle compagnie su tale problematica¹.

NAVI ITALIANE

TRAGHETTI

Per quanto attiene i **traghetto impiegati in servizio di linea nel porto di Genova**, o, in alcuni casi, in partenza dopo sosta tecnica presso la zona cantieri navali, sono stati eseguiti **oltre 400 controlli** nel corso dei quali sono state identificate **2 defezienze su 1 unità**.

Nel dettaglio, le stesse hanno riguardato:

- a) errori nelle modalità di compilazione della certificazione e correlati supplementi tecnici
- b) la tenuta del registro dei parametri di funzionamento dei motori e dei gruppi elettrogeni
- c) la marcatura di alcuni componenti installati e dei rispetti presenti a bordo
- d) installazione di componenti non conformi



La nave è stata autorizzata a partire solo a seguito della sostituzione delle parti irregolari o alla messa fuori servizio dei motori e/o dei diesel generatori non conformi.

NAVI DA CARICO

Per quanto attiene le **nave da carico sono stati eseguiti circa 90 controlli** nel corso dei quali sono state identificate alcune criticità **su una unità a cui sono state ritirate le spedizioni** sino alla rettifica delle stesse.

Nel dettaglio le stesse hanno riguardato l'installazione di componentistica non conforme e la tenuta dei registri.

Le defezienze e le non conformità rilevate sono state oggetto di verifica ed investigazione indirizzate ad analizzarne le cause per evitarne il ripetersi. In determinati casi è stata richiesta un'investigazione approfondita alla compagnia, con il coinvolgimento di ditte specializzate, tese ad individuare le cause della fumosità nonché ad individuare possibili soluzioni correttive e/o mitigatrici.

¹ <https://www.dnv.com/news/psc-focus-on-nox-technical-files-and-machinery-components/>

A seguito dell'attività eseguita **sono state intraprese le seguenti azioni:**

- a) ispezioni addizionali alla pertinente certificazione con interessamento dell'Organismo riconosciuto autorizzato ad emettere i certificati per conto dell'Amministrazione italiana
- b) il fermo dei motori e dei diesel generatori non conformi
- c) la sostituzione della componentistica non conforme
- d) informativa al Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e al competente Ministero per eventuali ulteriori azioni di indirizzo nazionale.

Tra i casi più significativi, si segnalano:

- a) su 8 traghetti di tre diverse compagnie lo smontaggio e la sostituzione di testate dei motori principali e la messa fuori servizio di motori principali e diesel generatori prima della partenza in assenza dell'utilizzo di componentistica conforme per il controllo delle emissioni di NOx;
- b) elevazione di sanzioni;
- c) il fermo delle unità italiane e straniere non conformi



L'attività svolta è stata oggetto di specifica relazione al Comando generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera che, valutato l'operato svolto e le problematiche riscontrate, ha indirizzato una nota alle compagnie e alle società di classifica a cui è demandato il rilascio dei certificati richiamando ad un attento rispetto delle normative in esame nonché di approfondire i controlli².

5. CONTROLLO DEL TENORE DI ZOLFO NEI CARBURANTI

Per quanto concerne l'analisi del tenore di zolfo nel combustibile impiegato dalle navi, le Sezioni Tecnica ed Ambiente hanno effettuato **12 controlli di cui 8 con prelievo del carburante** così suddivisi:

NAVI ITALIANE

4 controlli di cui 4 con prelievo del carburante su 4 traghetti italiani

NAVI STRANIERE

8 controlli di cui 4 con prelievo del carburante suddivisi:

- 3 portacontenitori
- 2 general cargo
- 2 yachts
- 1 bulk carrier

Non sono state rilevate irregolarità.

I controlli sono registrati nella banca dati comune europea THETIS-EU.

6. RICHIAMI

Dalla sigla del Genoa Blue Agreement sono stati effettuati:

- a) richiami sistematici via radio dalla Sala Operativa della Capitaneria a diverse unità per anomala emissione fumi, in particolare traghetti;
- b) lettere ufficiali di richiamo alle compagnie traghetti e non per anomala emissione fumi;
- c) riunioni dedicate con compagnie traghetti per segnalare la necessità di ridurre le emissioni di fumo durante navigazione, ormeggio, sosta, disormeggio, uscita ed allontanamento dal porto.

² Dispaccio n. .60644 del 02-05-2024 a corollario della Circolare SG. N. 123/2016 “Ispezioni e controlli ai motori diesel marini – Regola 13 Annesso VI MARPOL e NOx Technical Code 2008.” <https://www.guardiacostiera.gov.it/portale/normativa-sulla-sicurezza-della-navigazione-e-marittima>

Nel corso delle riunioni è stato richiesto alle compagnie di procedere a dedicati interventi tecnici da parte di ditte specializzate per un'ulteriore verifica di settaggi e parametri di funzionamento di motori, diesel generatori e caldaie.

Alcune verifiche sono già state eseguite e sono stati individuati, ed in alcuni casi già eseguiti, dei correttivi per ridurre la fumosità grazie ad una migliore regolazione dei motori oltre che con l'esecuzione di alcune manutenzioni specifiche di basso impatto.

A febbraio 2025 il Comandante del porto ha inviato una nota ufficiale alle principali compagnie che operano traghetti nel porto di Genova che, pur riconoscendo il miglioramento e gli sforzi profusi, sollecita ad un ulteriore passo avanti.



7. REGOLAMENTO EU n. 2015/757 SULLE EMISSIONI DI GAS SERRA – CO2

Nel 1° semestre 2025 sono state effettuate, in accordo alle previsioni del decreto legislativo n. 83/2019, controlli a bordo di unità italiane e straniere che scalano il porto di Genova.

I controlli prevedono le seguenti verifiche:

1. presenza a bordo della certificazione;
2. validità della stessa (annuale);
3. coerenza dati compagnia.

Le verifiche sono eseguite nel corso delle ispezioni:

1. Port State Control sulle navi straniere;
2. di bandiera sulle unità italiane.

La selezione delle navi straniere da sottoporre ad ispezione è data in automatico dal sistema comune europeo THETIS.

Le navi italiane sono soggette a verifica in occasione del rinnovo della visita ai Servizi di bordo o ai sensi del decreto legislativo n. 37/2020.

1. Navi straniere controllate:

- | | |
|-------------------------|----|
| a. da carico | 76 |
| b. passeggeri/traghetti | 4 |

2. Navi italiane controllate:

- | | |
|--------------|----|
| a. da carico | 9 |
| b. traghetti | 13 |

Non sono state rilevate 2 irregolarità.

Dal 2022 al 2024 sono state effettuate 6 segnalazioni all'Autorità competente nazionale presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica concernenti alcune irregolarità relative a monitoraggio, rendicontazione e verifica delle emissioni di CO2 su base annuale da parte di 5 navi straniere e un traghetto nazionale.

Genova, 15/08/2025

IL CAPO SERVIZIO
SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE
CF (CP) V. Paolo LEONE