

Le regole. Merlo (Assoporti): restino obbligatori

«Necessari i servizi tecnico-nautici»

GENOVA.

L'incidente della Jolly Nero è un evento talmente traumatico che non può non accendere un faro sulla sicurezza della navigazione nei porti italiani. Eppure, a ben guardare, gli scali del nostro Paese sono, a detta dei tecnici del settore, notevolmente sicuri. Tuttavia è chiaro, sussurra un esperto, che «nessuna norma, per quanto rigorosa, può annullare del tutto i rischi».

Di certo, l'incidente genovese - a sottolinearlo è Luigi Merlo che, oltre a essere presidente dell'Autorità portuale di Genova è alla guida di Assoporti - «deve far riflettere chi oggi mette in discussione i servizi tecnico-nautici», ossia quelli di pilotaggio, rimorchio e ormeggio nei porti. Merlo allude soprattutto agli armatori stranieri

che, da tempo, chiedono all'Italia di togliere l'obbligatorietà di questi servizi, giudicati troppo onerosi. Anche alcuni termina-

listi e porti italiani si sono allineati, a più riprese, su queste posizioni. Fra questi, recentemente, lo scalo di Venezia.

«Un conto sono i costi - prosegue Merlo - un conto l'esigenza che ci sia il servizio. A Genova l'incidente è avvenuto nonostante ci fosse, ma certamente, se la nave non fosse stata rimorchiata e con il pilota a bordo, oggi ci sarebbero polemiche fortissime». Invece, il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, in un' informativa alla Camera ha ricordato ieri che «nel 2012 il porto di Genova ha movimentato 6.600 navi con circa 14mila operazioni di manovra. Dal 2008 sono stati attivati investimenti per circa 500 milioni e, da quella data, non si sono mai più verificati incidenti».

In effetti, spiegano i tecnici di Assoporti, «gli scali italiani, almeno tutti quelli che fanno capo a un'Autorità portuale, ma non solo, hanno dei presidi che, al di là di singoli episodi, consentono di definirli sicuri. Oltre

ai servizi tecnico-nautici, che sono finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione portuale e dell'approdo, ci sono ulteriori garanzie di sicurezza, come la presenza dei vigili del fuoco e delle guardie ai fuochi. Queste ultime fanno servizi integrativi antincendio nei porti e vigilanza quando vengono trattati materiali pericolosi».

A questi presidi si aggiungono quelli determinati dall'autorità marittima, cioè le Capitanerie. Ogni porto, infatti è disciplinato dalle ordinanze emesse proprio dalle capitanerie, che stabiliscono la precedenza negli accosti, regolano lo svolgimento delle manovre, individuano aree dove manovrare e limiti di velocità, che cambiano anche a seconda delle condizioni meteorologiche. Le capitanerie vietano anche l'ingresso di determinate tipologie di navi in porti che abbiano, ad esempio, fondali senza l'adeguato pescaggio. Sempre l'autorità marittima monitora gli spostamenti delle navi col sistema Vts

(Vessel traffic service).

Le Capitanerie, infine, ricorda Carlo Podenzana, docente presso la facoltà di ingegneria navale di Genova, «fanno opera di vigilanza sulle navi, per controllare se le unità che entrano in porto, comprese quelle che battono bandiera straniera, grazie al sistema del *port state control*, rispettano le norme di sicurezza prescritte». Il fatto, per esempio, che la Jolly Nero sia piuttosto vecchia (costruita 37 anni fa), secondo Podenzana non è determinate. «Le navi sono sottoposte a continue verifiche, sia dalle capitanerie che dai registri di classifica. È chiaro che un'unità più vecchia può avere qualche guasto in più di una di recente costruzione ma la catena dei controlli è forte, in particolare su quelle battenti bandiera italiana. In ogni caso, ritengo non ci siano problemi di sicurezza sulle navi e nei porti italiani».

R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROCEDURE

L'autorità marittima

Le capitanerie, con ordinanze ad hoc, disciplinano, tra l'altro, la precedenza negli accosti, regolano lo svolgimento delle manovre, individuano aree dove manovrare e limiti di velocità, che cambiano anche a seconda delle condizioni meteorologiche. Vietano anche l'ingresso di determinate tipologie di navi in alcuni porti.

I servizi tecnico-nautici

Con questo termine si raggruppano i servizi finalizzati a garantire la sicurezza della navigazione portuale e dell'approdo, ossia quelli di pilotaggio, rimorchio e ormeggio.

LA POLEMICA

Gli armatori stranieri chiedono di abolire pilotaggio, rimorchio e ormeggio: li considerano costi troppo onerosi

