

ASSOPORTI CHIEDE UNO STRUMENTO PER FACILITARE LA COSTRUZIONE DI OPERE STRATEGICHE

Nei porti italiani un incidente ogni tre giorni

Navi sempre più grandi, infrastrutture in sofferenza. Merlo: «Più risorse sulle manutenzioni»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. La riforma della governance portuale orienterà i flussi di finanziamento pubblico alle banchine soprattutto sul fronte delle manutenzioni e delle infrastrutture a scarsa redditività (per esempio, gli interventi su dighe foranee, ribanchinamento ecc...) mentre in base ai nuovi indirizzi europei sugli aiuti di Stato, il ministero delle Infrastrutture privilegerà l'esecuzione delle opere finanziate prevalentemente dal privato. Così ha spiegato ieri il consigliere del ministro, Luigi Merlo, alla presentazione presso

l'Autorità portuale di Genova dell'e-book "Port Crash", ricerca sui sinistri marittimi che tra le altre cose evidenzia, proprio per l'Italia, la progressiva inadeguatezza delle strutture portuali a fronte della continua crescita dimensionale delle navi.

L'ammiraglio Giovanni Pettorino, commissario straordinario del porto di Genova, ha sottolineato come ogni anno in Italia quasi 700 mila unità entrino e escano dai porti italiani (12 mila navi nel solo scalo del capoluogo ligure). Unità molto più grandi rispetto al passato, mentre gli specchi acquei dei porti hanno mantenuto in sostanza le dimensioni del secondo dopoguerra. Secondo un recente rapporto del ministero guidato da Gra-



La "Moby Magic" dopo l'incidente del 2003

AP

470

collisioni

i sinistri di lieve entità che si sono verificati negli ultimi cinque anni

69%

dei sinistri

incidenti nelle 12 miglia. Le navi passano in porto il 7% del tempo

ziano Delrio, si registra una forte e costante crescita degli urti contro oggetti fissi (in particolare banchine) e un andamento sostanzialmente stazionario delle collisioni o degli urti fra navi, per un totale di 470 incidenti (tolti i festivi, uno ogni circa tre giorni) dato depurato dalle due grandi tragedie degli ultimi anni (Giglio e Torre Piloti di Genova) - nel periodo compreso tra il 2011 e il primo trimestre del 2016.

Al 42% di incidenti in acque portuali si somma un ulteriore 27% di sinistri che ha per teatro le acque costiere sotto le 12 miglia, spesso negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la na-

ve compie per entrare o uscire dal porto.

Sulle opere è intervenuto anche Pasqualino Monti, presidente di Assoporti, che ha definito la riforma «uno strumento molto più agevole per attrarre traffico e intercettare mercati. Il lavoro però non è finito - ha aggiunto Monti - perché abbiamo l'esigenza più che mai di comprendere come e quando a livello centrale si deciderà quali infrastrutture sono strategiche per il Paese. L'attuale codice degli appalti seppur riformato potrebbe essere affiancato da uno strumento che vada in deroga a determinate norme per rendere la realizzazione di quell'opera strategica».

quarati@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI