

# Capitaneria, cento interventi in mare

**O**ltre cento operazioni di soccorso, 135 mezzi navali impiegati per un totale di oltre 3600 miglia, 122 missioni antinquinamento, oltre 100 missioni nell'ambito dell'attività di vigilanza delle riserve marine, migliaia di illeciti amministrativi accertati per un importo complessivo di oltre seicentottantamila euro di sanzioni elevate. Sono questi in sintesi alcuni dati relativi all'attività svolta dalla Capitaneria di Porto, il bilancio dell'anno che sta per finire.

«Un impegno costante svolto dagli uomini della Capitaneria per la tutela della sicurezza della navigazione - ha sottolineato Damiano Capurso, capo reparto tecnico amministrativo della Capitaneria - ma anche per la vigilanza sulle materie marittime e della pesca», con un occhio di riguardo alla tutela dell'ambiente tanto che «oggi è sempre più difficile inquinare il mare e restare impuniti, c'è un'attività di pattugliamento costante e una attività di sorveglianza sempre più capillare».

In materia di sicurezza dei bagnanti e dei diportisti la Capitaneria di Porto ha operato nell'ambito di quella che è stata l'operazione "Mare sicuro" una strategia caratterizzata da una intensificazione dei controlli soprattutto in materia preventiva, che si è sviluppata anche con il controllo delle spiagge libere della nostra regione.

«Abbiamo impegnato numerosi mezzi - ha spiegato Giambattista Ponzetto capo Servizio Operazioni Capitaneria Porto di Genova - soprattutto all'interno

dell'area protetta di Portofino, per la prevenzione e, in alcuni casi per la repressione di attività pericolose come l'eccesso di velocità (infrazione più frequente tra i diportisti) e l'avvicinamento alla costa oltre i 200 metri consentiti».

Per quanto riguarda la prevenzione dei reati legati alla pesca che ha portato ancora la scorsa notte «nell'ambito dell'operazione Onda d'urto, volta al controllo di tutta la filiera della pesca - ha sottolineato Luigi Zippo, Capo Sezione Centro Controllo Area Pesca - al seque-

stro di 500 kg di tonno rosso, al mercato ittico di Milano, in assenza di tracciabilità e sotto misura» la Capitaneria allo scopo di garantire una sempre maggiore tutela del consumatore, nonché la corretta ed aggiornata conoscenza sulla specifica normativa, proprio con l'approssimarsi del periodo natalizio ha aumentato notevolmente la sorveglianza

dell'intera filiera della pesca. Per segnalare la mancata etichettatura sulle specie ittiche o la difformità nella tracciabilità dei prodotti ittici ha istituito un apposito numero il 320/9224454 ovvero l'utenza telefonica della sala operativa dove un addetto risponde per fornire indicazioni relative alla normativa sulla pesca o avviare le eventuali verifiche tecnico amministrative in relazione alle segnalazioni pervenute. Un analogo servizio è fornito anche dalle autorità marittime di La Spezia (333 3712757), Savona (338 9331270) e Imperia (366 6612037).

Pattugliamento costante in mare

Intensificati i controlli sui diportisti

## FOCUS



### MISSIONI ANTINQUINAMENTO

Sono state 122 le missioni antinquinamento effettuate dalla Capitaneria a tutela dell'ambiente marino e delle nostre coste. In alcuni casi si è trattato di sversamento di sostanze inquinanti dopo inci-



### ILLECITI AMMINISTRATIVI

denti Sono stati migliaia gli illeciti amministrativi accertati dalla capitaneria di Porto per un importo complessivo di oltre seicentottantamila euro relativo alle sanzioni accertate

**LA RIVOLUZIONE** Dal primo gennaio è entrato in vigore il nuovo regime di controlli ispettivi delle autorità marittime

# Ispezioni alle navi, cambia tutto

*Dall'obbligo di verificare il 25% delle imbarcazioni alla classificazione sul rischio*

**R**ivoluzione per le ispezioni alle navi. Dal primo gennaio, infatti, il meccanismo che regola i controlli da parte della attività marittime dei 27 paesi aderenti al Paris Memorandum of Understanding, ha cambiato volto.

Lo ricorda il sito "Ship2shore" che in una lunga analisi evidenzia anche le criticità legate al nuovo regime. L'innovazione più evidente è il criterio che regola le navi da ispezionare. Si passerà infatti dall'obbligo per i singoli Paesi di sottoporre a verifica almeno il 25 per cento delle navi che toccano i propri porti a una

classificazione del rischio. A ogni unità, infatti, viene attribuita un'etichetta modulata su tre livelli: high risk, standard

Standard  
high o low risk  
le "etichette"

Il problema  
delle bandiere  
black list



risk o low risk. E' questa classificazione a regolare la frequenza delle ispezioni cui la nave potrà e dovrà essere sottoposta. «Molteplici - spiega "Ship2shore" - i fattori che contribuiranno alla classificazione della nave. La griglia di valutazione è infatti composta da sette voci: tipologia della nave, età, bandiera e adesione allo schema di audit volontario promosso dall'Iso, società di classifica, performance complessiva della flotta della compagnia armatrice, numero delle deficiencies negli ultimi tre anni, numero delle detentions negli ultimi tre anni. Per le navi appartenenti alla categoria low risk dovranno passare dai 24 ai 36 mesi fra un'ispezione e l'altra, mentre quelle considerate ad alto rischio saranno ispezionate almeno una volta ogni sei mesi».

**COLPO DI SCENA** ❖ L'ingegner Marco Sartini punta il dito sui progettisti del coperchio dei comandi esterni

# Tragedia allo sbarco dalla Moby "Otta" Il perito del pm scagiona il comandante

**N**ella tragedia avvenuta il 26 settembre scorso nel porto di Genova in cui persero la vita due turisti tedeschi, precipitando in mare dal portellone della motonave Moby Otta, il comandante Giuseppe Vicidomini, 41 anni, avrebbe avuto solo una responsabilità marginale e non penalmente rilevante. Sarebbero invece responsabili i progettisti del pannello copri plancia che fu apposto da Vicidomini sui comandi esterni della

Non ci sarebbe stata imperizia

Operazioni svolte correttamente

nave in modo errato, innestando la marcia "avanti" che fece discostare la nave dalla banchina proprio mentre i due sfortunati turisti, Philipp Habel, 29

anni, e Melanie Starzinsky, 28 anni, stavano sbarcando a bordo della loro Opel Astra. È questa la clamorosa novità che emerge dalla perizia depositata al pm Biagio Mazzeo, titolare dell'indagine sulla duplice tragedia, dal perito Marco Sartini. La nave partì improvvisamente mentre era attraccata in banchina in quanto Vicidomini appose in modo errato il coperchio copri plancia sui comandi esterni installati sull'aletta di sinistra. Il coperchio è sagomato e asimmetrico: se posizionato sottosopra si crea un attrito tra le leve di marcia che azionano le eliche e la sagomatura. Le due leve, la mattina del 26 settembre, si inclinarono di 30 gradi mettendo in moto la Moby Otta. Il portellone si staccò dalla banchina ed la "Astra" si inabissò. A nulla serviro-

no gli sforzi del comandante stesso e del capo macchina che disattivarono i comandi quando l'auto si era già inabissata. La nave è stata costruita a Lubeca 32 anni fa. Nel 2006 è stata acquisita da una compagnia Danese dalla Moby che l'ha messa sulla rotta tra Genova e la Sardegna. Nei tre decenni di navigazione nessun comandante aveva mai evidenziato il problema sulla copertura della plancia esterna. Non vi erano inoltre indicazioni per il corretto utilizzo del coperchio. In assenza di precedenti e specifiche consegne, il comandante Vicidomini secondo il perito non avrebbe responsabilità dirette nella tragedia. La responsabilità della tragedia starebbe a monte, in un difetto di progettazione del coperchio.

[f.r.]

# Tirrenia, rischio buco da 250 milioni

Al commissario 600 milioni di debiti. Ma chi sta valutando le offerte non va oltre i 350

SAMUELE CAFASSO

**GENOVA.** Tirrenia, e ora il buco chi lo copre? A pochi giorni dalla presentazione delle offerte vincolanti per l'acquisto della compagnia, affiorano alcuni numeri poco rassicuranti dalla data room cui hanno avuto accesso i candidati all'acquisto. La compagnia, infatti, avrebbe avuto nel 2010 un Ebitda adjusted di circa 22 milioni.

Numeri che sembrerebbero escludere - sempre secondo fonti vicine ai possibili acquirenti - offerte in grado di ripianare il debito della società, pari a circa 600 milioni e che non verrà trasferito ai nuovi padroni visto che la compagnia è stata dichiarata insolvente e verrà venduto solo il ramo d'azienda composto da flotta e lavoratori. «Anche applicando un moltiplicatore di 10, se ci basassimo solo sulla redditività della compagnia - spiegano fonti che hanno avuto accesso alla data room - l'offerta non potrebbe andare oltre i 250 milioni. La flotta vale di più, ma sarà difficile superare i 350 milioni». Mancano all'appello, nel migliore dei casi, 250 milioni, anche se poi il commissario Giancarlo D'Andrea farà cassa anche vendendo quadri e immobili (il Sole 24 Ore li ha valutati 70 milioni) più altre navi che verranno vendute con bando separato (i cinque traghetti veloci, però inutilizzati da anni perché consumano troppo e quindi non si capisce quanto appetibili).

Al netto del gioco al ribasso che sicuramente tenteranno i compratori, la partita del commissario non è insomma semplice. Ci sono di mezzo anche soldi pubblici, vantando Fintecna crediti per circa 100 milioni di euro. Ma, tra i debitori, ci sono anche molti istituti di credito e, tra i più esposti, Monte dei Paschi di Siena. In particolare, ci sono 200 milioni di crediti privilegiati che dovrebbero poter essere coperti interamente. Gli altri sono debiti chiro-

grafari che verranno coperti solo in parte. La partita, in verità, è molto complicata e tutto dipende da quanto verrà valutata la flotta che rimarrà in capo al gruppo. Quanto vale? Difficile dirlo. La Corte dei Conti, nel 2009, aveva valutato la flotta di Tirrenia più Siremar, ma allora si parlava di 44 unità, 915 milioni. Cifre ben lontane a quanto sarebbero disposti a pagare ora i compratori per le sedici unità. L'altra grande incognita sono i finanziamenti per la copertura delle linee di pubblica utilità: l'Ue chiede che questi soldi vengono assegnati, a Tirrenia o a un'altra compagnia, tramite gara pubblica. Ma siccome senza quei soldi Tirrenia rischia di andare immediatamente a picco, il governo ha assicurato 72 milioni di finanziamenti per i prossimi otto anni. Dopo di che, si andrà a gara. Sempre che l'acquirente non rinunci a questi soldi, scegliendo da subito la via delle gare.

Sembra improbabile, ma se l'acquirente fosse la cordata tra Aponte, Grimaldi Napoli e Moby nemmeno troppo visto che, di fatto, gran parte dei possibili concorrenti sarebbero gli stessi nuovi padroni di Tirrenia.

cafasso@ilsecoloxix.it

\* RIPRODUZIONE RISERVATA

**72**  
milioni

i finanziamenti pubblici per i prossimi otto anni

**22**  
milioni

l'Ebitda adjusted della compagnia nel 2010

**3**  
soci

compongono la cordata Italiana di Navigazione



Il traghetto Janas, della flotta pubblica Tirrenia, esce dal porto di Civitavecchia

AVOAG

**IL VERTICE DI IERI MATTINA DOPO LA COLLISIONE IN MARE DI SABATO**

## **Incidenti in porto, l'ultimatum della Capitaneria**

L'ammiraglio Angrisano: «Con il volume di traffici dello scalo, tutti devono essere più attenti»

**DUE MESI** di tempo, per analizzare minuziosamente le procedure di rimorchio e pilotaggio del porto di Genova. Per capire se l'incidente dell'altra mattina, una collisione tra una nave da carico, la Eurocargo della Grimaldi, e un rimorchiatore, è stata frutto di una debolezza del sistema. In altre parole, capire se, con le attuali regole, qualcosa di simile possa accadere ancora ed evitarlo è l'obiettivo del tavolo tecnico convocato dall'ammiraglio Felicio Angrisano, comandante della capitaneria di porto, dopo una prima riunione andata in scena ieri mattina, presenti i coordinatori dei rimorchiatori e dei piloti. «I tempi della riflessione - dice Angrisano - devono essere stretti, e con questo primo passaggio volevo dare un segnale. Continueremo a oltranza a confrontarci, coinvolgendo tutti gli attori. Quello che posso dire da subito è che, soprattutto con i numeri del nostro porto, con i traffici che ha, tutti devono essere più attenti. Spero che la strigliata sia servita». Due i feriti dell'incidente avvenuto all'alba di sabato. Uno, Marco Arditi, 33 anni, a causa dell'urto, è finito in acqua, rischiando di essere risucchiato dalle eliche. Contuso il direttore di macchina, Paolo Francesco Gucciardi, scaraventato contro una paratia. Una delle ipotesi dei militari della guardia costiera è che, per la collisione, abbia avuto un ruolo decisivo la velocità. Forse troppo elevata, per stare nei tempi, sincopati, che caratterizzano i traffici portuali.

Per mettere ordine l'ammiraglio non esclude di mettere mano al regolamento di settore, risalente al 2003 (e aggiornato nel 2009). «Il porto di Genova ha bisogno che tutti i servizi siano al top. Non possiamo permetterci che anche solo un anello della catena sia debole».

**R. SCU.**

ILSECOLOXIX 24-1-11