

# Le nuove rotte per la sicurezza

A Genova si è parlato di Shipping&Safety: Confitarma e Ghv hanno discusso dell'esigenza di formare il personale

\*\*\* GENOVA

di GIOVANNI GRILLI

«La sicurezza dei lavoratori nel settore marittimo e portuale: quel che è stato fatto e quel che resta ancora da fare». Sono stati questi i temi principali del convegno *Nuove rotte per la sicurezza-Shipping&Safety* che si è tenuto la scorsa settimana a Genova a bordo de La suprema, l'ammiraglia di Grandi navi veloci che lo ha promosso insieme a Confitarma. Nicola Coccia, presidente della Confederazione degli armatori, nel suo intervento ha sottolineato l'esigenza di formare personale qualificato di bordo e di terra, un fattore particolarmente importante per affrontare i nuovi problemi connessi alla safety e alla security,

elementi fondamentali di competitività in vista della ripresa economica. Infatti, si prevede che nel 2020 i traffici di merci aumenteranno del 45 per cento e quelli di passeggeri del 35 per cento.

**Stretto rapporto.** Cesare D'Amico, presidente del company security officer di Confitarma, nel fare il punto sulla pirateria, ha sottolineato l'importanza dello stretto rapporto tra armamento, manna militare e comando generale del corpo delle capitanerie di porto.

D'Amico ha anche sottolineato l'esigenza di rafforzare le attuali misure della missione Atalanta, prevedendo un maggior numero di navi e un miglior coordinamento nell'area del Corno d'Africa. "Ci

sono strumenti tecnologici - ha spiegato D'Amico - per di poter allertare una nave della presenza dei pirati. Ma prima di tutto è necessario rispettare le regole". Il decalogo di D'Amico è molto chiaro: navigare nei "corridoi" di sicurezza che permettono di attraversare il golfo di Aden rimanendo sempre

"a tiro" delle unità della marina italiana o di quelle internazionali, e utilizzare dei dissuasori, come ad esempio il filo spinato militare sulle fiancate delle navi. "Nessuna unità - ha concluso D'Amico - se segue queste regole subisce un attacco dei pirati".

**Vuoto legislativo.** La si-

curezza a bordo delle navi e per i marittimi in genere deve però fare i conti con un vuoto legislativo che rischia di avere pesanti conseguenze per tutto il settore.

Nella tavola rotonda si è anche discusso del *testo unico sulla sicurezza e la salute dei lavoratori* che deve essere adottato tenendo

conto della specificità del settore. In altre parole, le disposizioni pensate per un lavoro terrestre vanno adattate alla particolarità del lavoro in mare.

Ma i tempi stringono: i decreti infatti vanno emanati entro il 15 maggio 2010, pena l'applicazione anche sulle navi della normativa generale.

RASSEGNA STAMPA

Cliente: Accademia Italiana della Marina Mercantile

Data articolo: 2 Novembre 2009

Testata: Corriere dei Trasporti

Ameri Comunicazione

Ameri