

LA CONDIVISIONE DELLE ESPERIENZE DEI SERVIZI DI PREVENZIONE DELLE ASL PER IL CONTROLLO DEI RISCHI NEI CICLI PORTUALI DELLE MERCI CONTAINERIZZATE ED ALLA RINFUSA

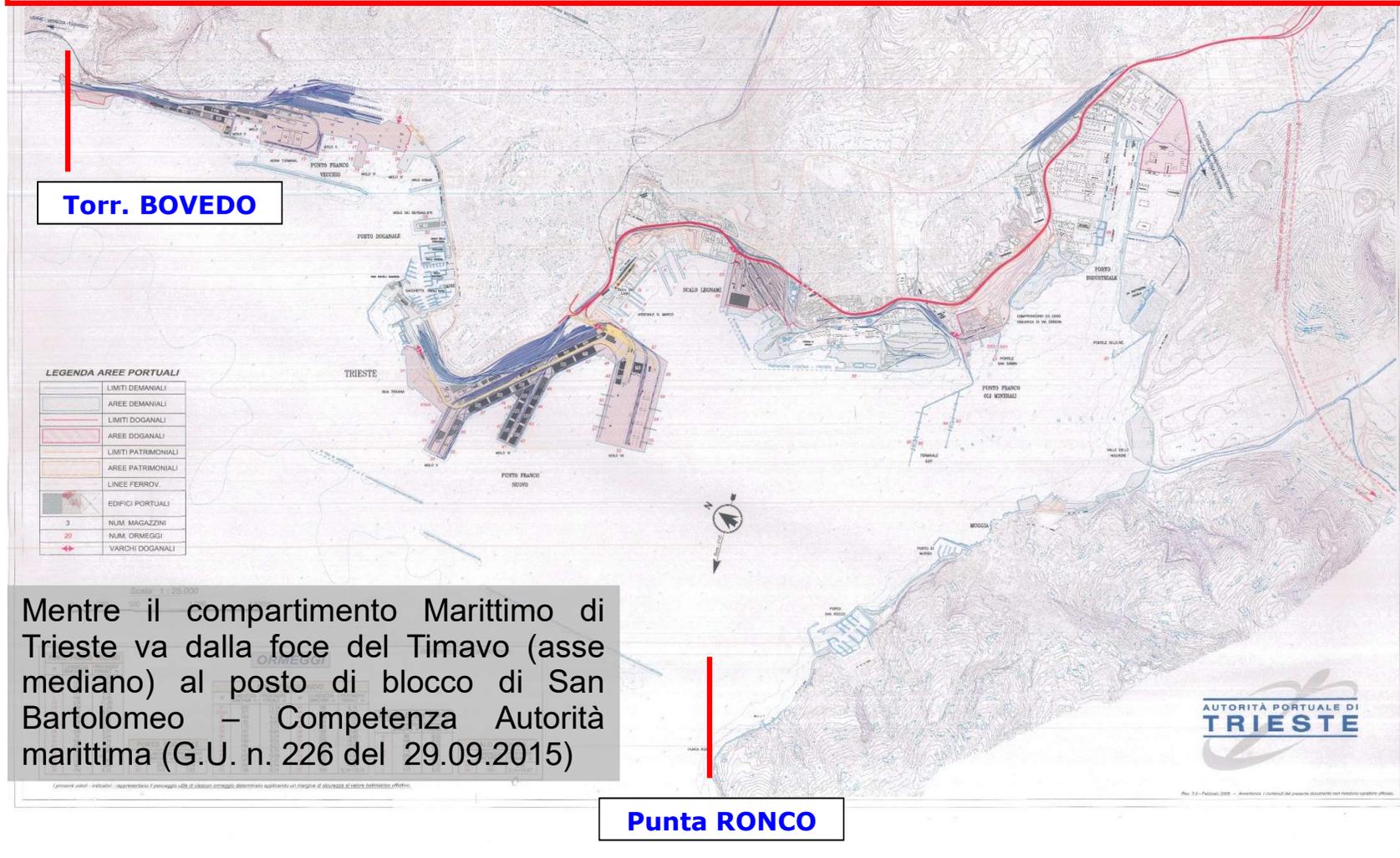
**L'esperienza dell'ASUGI per il controllo dei fattori di
rischio nei cicli Ro-Ro nel porto di Trieste**

Simon Crocco – Gabriele D'Orlando

Firenze 7 Ottobre 2022

La circoscrizione territoriale del Porto di Trieste come definita dal D.M. Trasporti del 6 aprile 1994

Ricomprensive le aree comprese tra Punta RONCO (Muggia) e Torrente BOVEDO (Barcola)



TERMINAL RO-RO PRESENTI A TRIESTE: *SAMER SEAPORTS & TERMINALS*

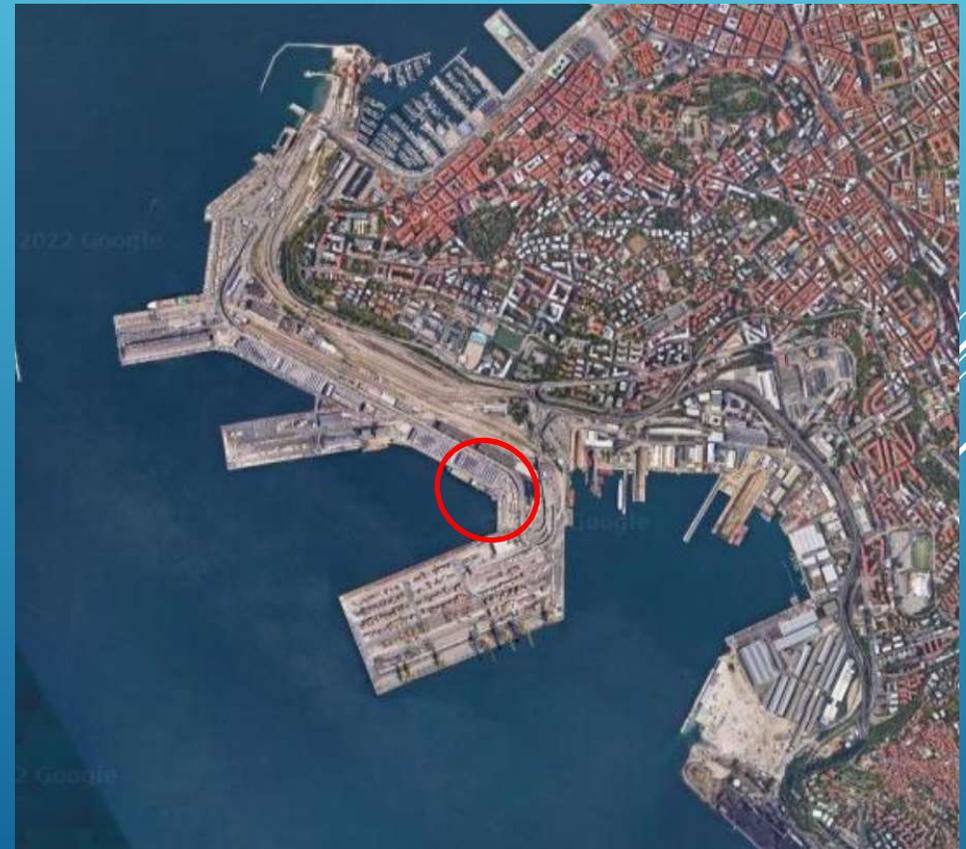
- ▶ Tratta Italia - Turchia
- ▶ Dispone di due moli che, con l'ampiezza delle banchine disponibili consentono le operazioni su quattro navi contemporaneamente
- ▶ Effettua anche operazioni Ro-La
- ▶ 2 Aree MP con 33 e 50 stalli + area tampone in Molo V e 1 Area MP con 28 stalli in molo VI



TERMINAL RO-RO PRESENTI A TRIESTE

TRIESTE INTERMODALE MARITIME TERMINAL

- ▶ Tratta Italia - Turchia
- ▶ Dispone di un unico ormeggio
- ▶ Solo movimentazioni Ro-Ro
- ▶ Area MP con 8 stalli

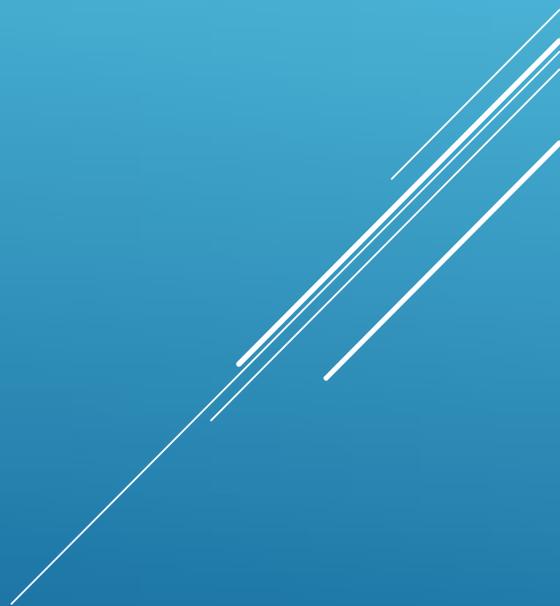


TERMINAL RO-RO PRESENTI A TRIESTE *HHLA PLT ITALY*

- ▶ Tratta Italia -Turchia
- ▶ Nuova realizzazione (operativo dal 2021)
- ▶ Effettua sia operazioni Ro-Ro che Ro-La, movimentazione container e merci alla rinfusa
- ▶ Area MP con 20 stalli



OPERAZIONI

- ▶ Arrivo nave: ormeggio ed apertura portellone posteriore
 - ▶ Ispezione preliminare congiunta (Yard Coordinator, caponave rizzatori, 1° Ufficiale nave)
 - ▶ Ingresso rizzatori per effettuazione derizzaggio
 - ▶ Sbarco semirimorchi con utilizzo di trattrici portuali
 - ▶ Imbarco semirimorchi
 - ▶ Rizzaggio
 - ▶ Chiusura portellone e disormeggio
- 

RO-RO: DI CHE COSA STIAMO PARLANDO?

ROLL-ON/ROLL-OFF

Si tratta di navi progettate per il trasporto di veicoli gommati, dotate di più ponti per lo stivaggio



RO-RO: DI CHE COSA STIAMO PARLANDO?

Sono unità navali dotate di portelloni, normalmente posteriori, e rampe che consentono l'accesso (roll-on) e l'uscita (roll-off) dei mezzi operativi ai diversi ponti.



MOVIMENTAZIONI

- ▶ I carichi vengono imbarcati (e sbarcati) tramite veicoli a motore dotati di ruote (trattrice portuale-ralla, mafi, tratòr)
- ▶ I semirimorchi sono agganciati al piatto ralla della trattrice e l'impianto frenante del semirimorchio è alimentato dai compressori della trattrice
- ▶ La postazione di guida può ruotare di 180° per le manovre di parcheggio
- ▶ Possono essere imbarcati anche mezzi completi (motrice e rimorchio)



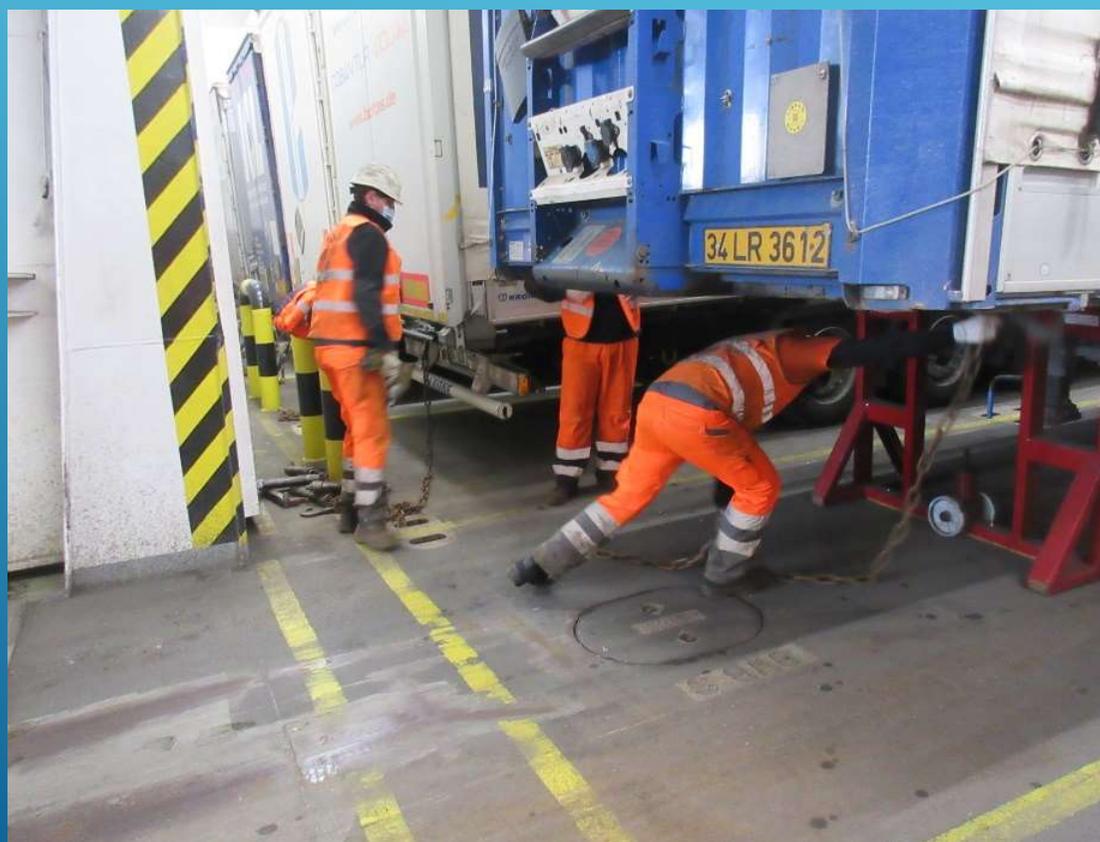
PERCHÉ «RALLA»??



NAVE ORMEGGIATA ED APERTURA PORTELLONE



INGRESSO RIZZATORI PER EFFETTUAZIONE DERIZZAGGIO



OPERAZIONI DI SBARCO SEMIRIMORCHI



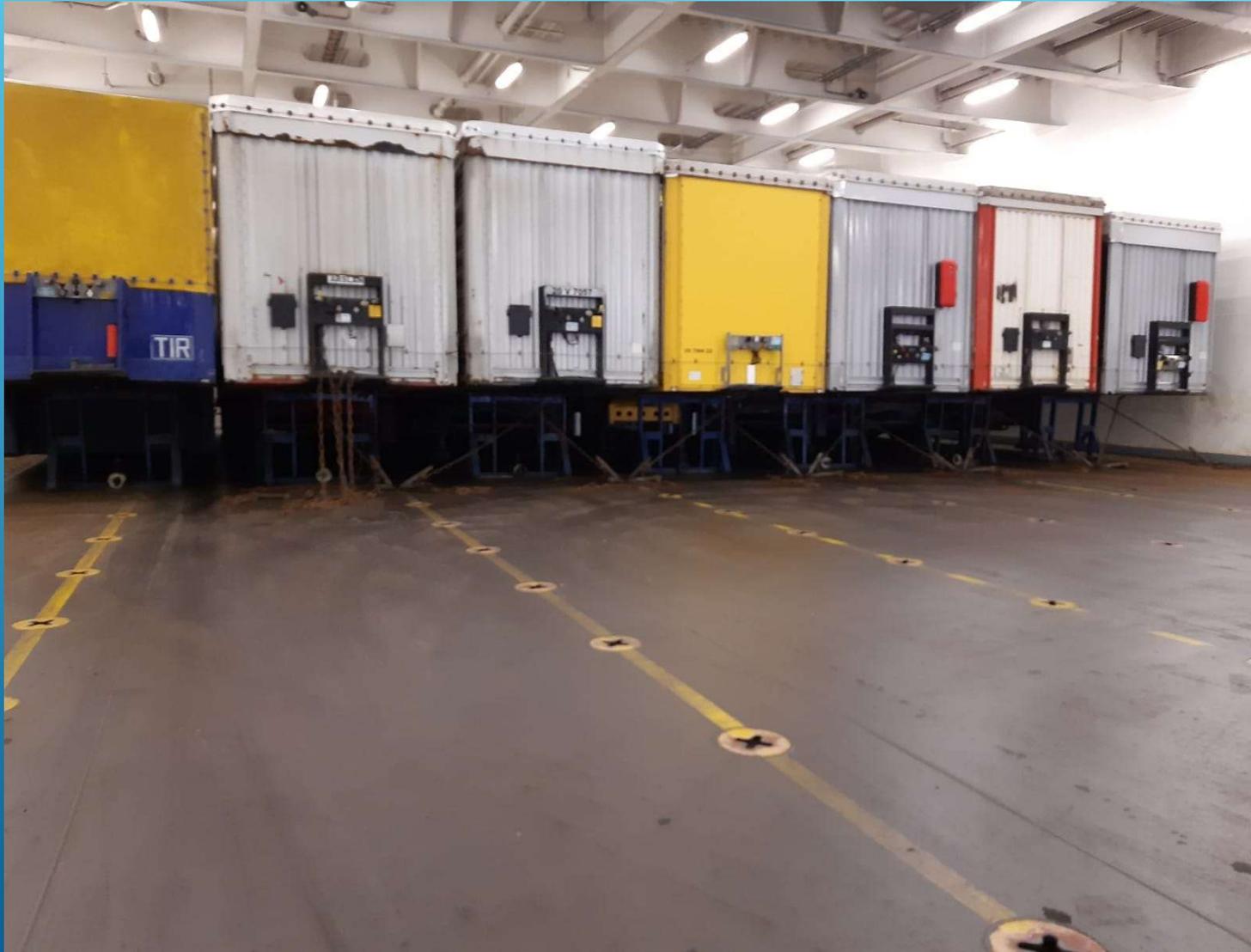
COSA SI PUÒ TROVARE SULLE NAVI ESTERE (NON SOGGETTE AL D.LGS. 272/99)?



D.LGS. 272/99 – ART. 35 COMMA 1 LETT. C)

«Stivaggio, dei veicoli e sistemazione a bordo su navi traghetto e navi a carico orizzontale»

Il datore di lavoro provvede affinché [...] i veicoli e le merci siano distanziati in maniera da consentire un agevole accesso ai lavoratori addetti alle operazioni di rizzaggio e derizzaggio e comunque intorno ad ogni veicolo sia lasciato uno spazio libero non inferiore a 40 cm



40 CM?

CIRCOLARE COMANDO GENERALE DELLE CAPITANERIE DI PORTO (SERIE GEN. N. 77 DD. 30.06.2009)

Lo spazio attorno ai semirimorchi può risultare inferiore a 40 cm a condizione che siano rispettate alcune misure tra cui

- Garantire lo spazio necessario nonché le vie di fuga, mediante percorsi di sicurezza, al fine di permettere alle squadre antincendio di bordo/terra di poter operare in caso di emergenza

Ovviamente, per le ditte di terra: valutazione dei rischi tenendo conto della presente circolare



DERIZZAGGIO: CIOÈ?

Rimozione degli ancoraggi (catene, tornichetti) con cui i telai dei rotabili sono fissati all'unità navale (anelli, margherite) nel porto di imbarco per evitare lo spostamento degli automezzi e dei carichi durante la navigazione



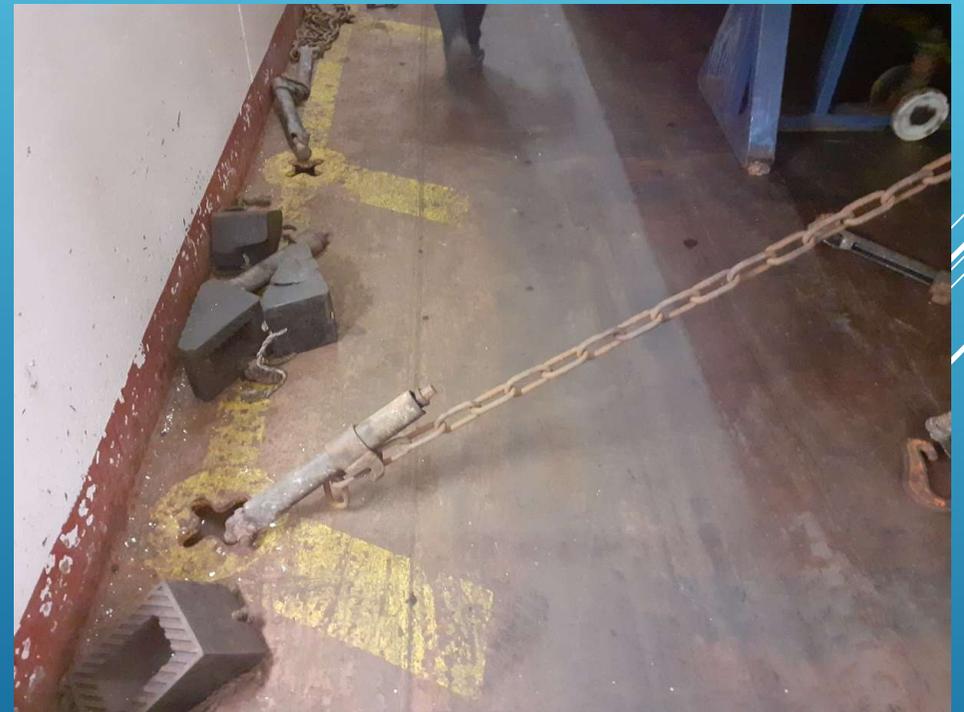
IMBARCO, RIZZAGGIO E PARTENZA NAVE

Attenzione! Nelle fasi di imbarco i rizzatori devono attendere in una zona di sicurezza (normalmente a distanza di almeno un'unità frenata e rizzata) che il semirimorchio da rizzare sia parchato, frenato, sganciato dalla trattrice e che quest'ultima abbia abbandonato l'area





Rizzaggio



- ▶ Possono inoltre essere movimentati container tramite l'utilizzo di appositi rimorchi a telaio ribassato (trailer ribassato), che vengono agganciati al piatto ralla della trattrice portuale tramite un accessorio denominato «goose neck» (collo d'oca)



- ▶ **ATTENZIONE!** I rimorchi a telaio ribassato non sono dotati di impianto frenante!

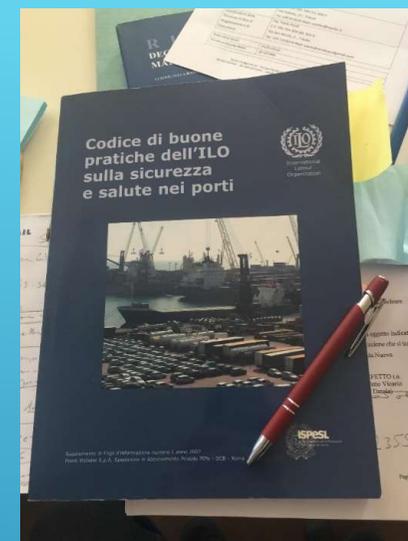




QUESTO SI PUÒ
FARE?

Come specificato dal codice ILO sulla sicurezza e salute nei porti, possono essere movimentati anche container accatastati in doppia, assicurandosi che:

- ▶ La velocità di marcia sia ridotta (max 8 Km/h)
- ▶ Il contenitore più pesante sia posizionato in basso
- ▶ I contenitori siano vincolati tra loro tramite twist-lock
- ▶ Siano usate trattrici con 4 ruote motrici
- ▶ I percorsi siano brevi, con curve ridotte ed eseguite con il raggio di manovra più ampio possibile



COSA POTREBBE MAI ANDARE STORTO?



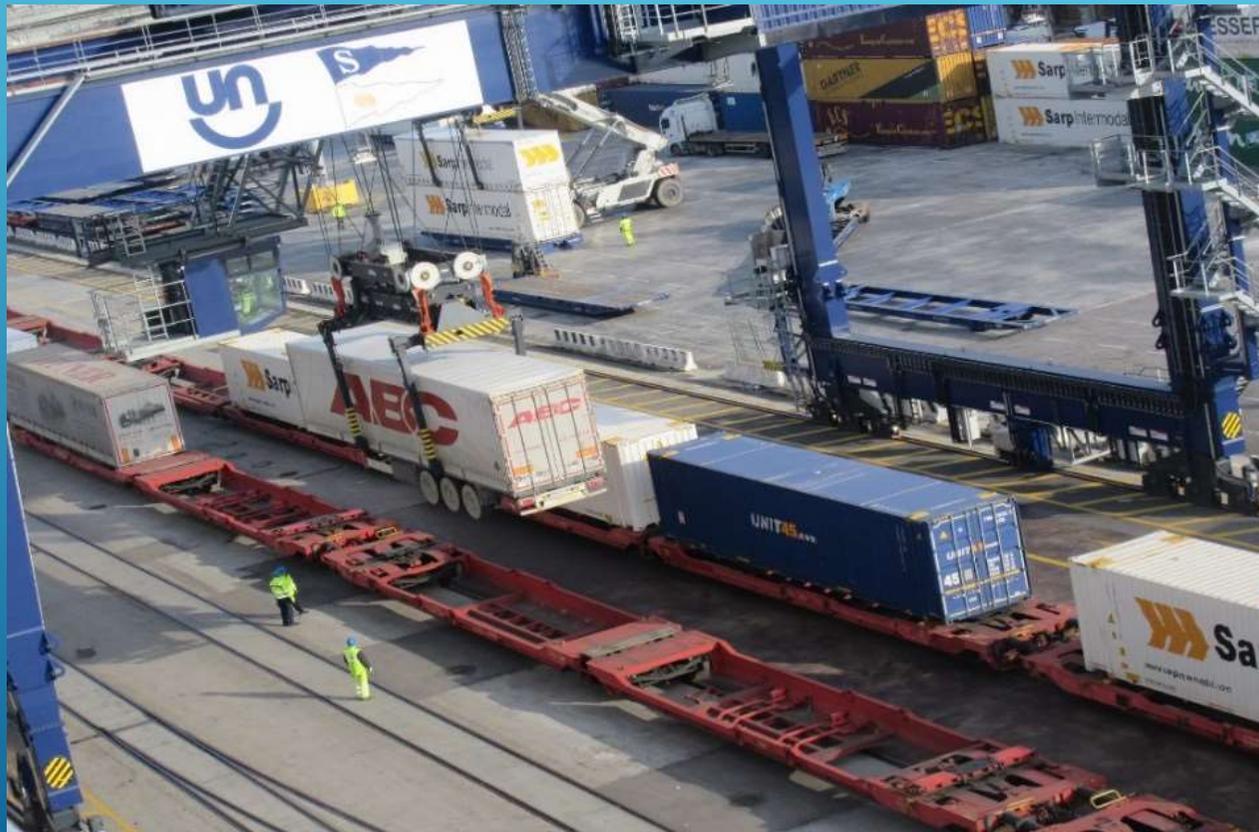
REACH STACKER

Utilizzati a piazzale per:

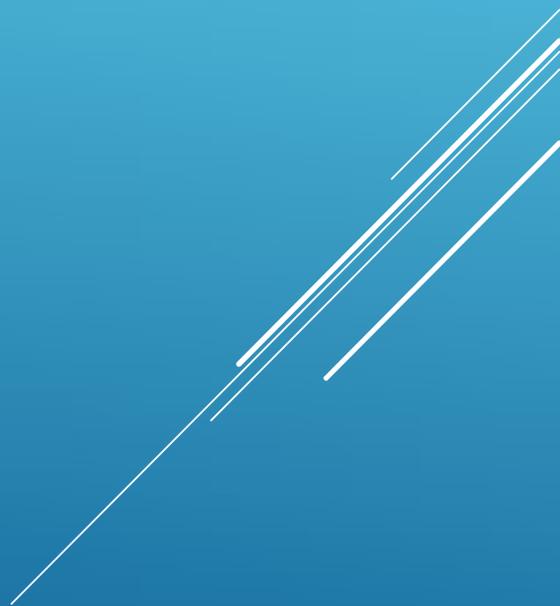
- Carico / scarico ribassati
- Carico / scarico semirimorchi da/per treno
- Movimentazione contenitori (anche in aree merci pericolose)



TRASTAINER E TRENO (RO-LA)



PRINCIPALI RISCHI PER LA SICUREZZA

- Investimento
 - Incidente (mezzo operativo o tra più mezzi)
 - Colpito da carico
 - Schiacciamento
 - Caduta dall'alto
- 
- A decorative graphic consisting of several parallel white lines of varying lengths, slanted upwards from left to right, located in the bottom right corner of the slide.

IL PICCOLO

Trieste » Cronaca

Tragedia in porto a Trieste, muore travolto da un camion



▲ La nave Ephesus

La vittima, il triestino Roberto Bassin di 46 anni, era in servizio come guardiafuochi a bordo di una nave al terminal Samer

GIANPAOLO SARTI

29 SETTEMBRE 2019

TRIESTE Tragedia in porto. Nella serata di ieri, sabato 28 settembre, un guardiafuochi è stato travolto da un camion ed è morto. Si tratta del triestino **Roberto Bassin**, quarantasei anni, dipendente della Cooperativa Servizi Portuali-Coosp. L'incidente si è verificato attorno alle sette e mezzo a bordo della nave "Ephesus", ormeggiata al terminal Samer in Riva Traiana.



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Orientale
Porti di Trieste e Monfalcone

ORDINANZA N° 27 - 2021 “Roberto Bassin”

Oggetto: Disciplina del coordinamento della sicurezza e della sorveglianza a bordo traghetto durante le operazioni di sbarco e imbarco dei rotabili.

ORDINANZA 27/2021 – «ROBERTO BASSIN»

- ▶ Integra e sostituisce l'Ordinanza AdSP MAO 85/2019, emanata a seguito dell'evento infortunistico
- ▶ Definisce le procedure di **COORDINAMENTO** minime da attuarsi prima dell'inizio delle operazioni di sbarco
- ▶ Definisce chiaramente la mansione del **SEGNALATORE**

COORDINAMENTO – RIUNIONE / SOPRALLUOGO

Effettuato in fase preliminare tra

- ▶ Terminalista (tramite lo yard coordinator)
- ▶ Bordo (generalmente tramite il 1° Uff.)
- ▶ Figura di garanzia di imprese portuali a cui è affidato qualche segmento
- ▶ Eventuali altri soggetti preposti a fornire servizi specialistici (es. guardie ai fuochi)

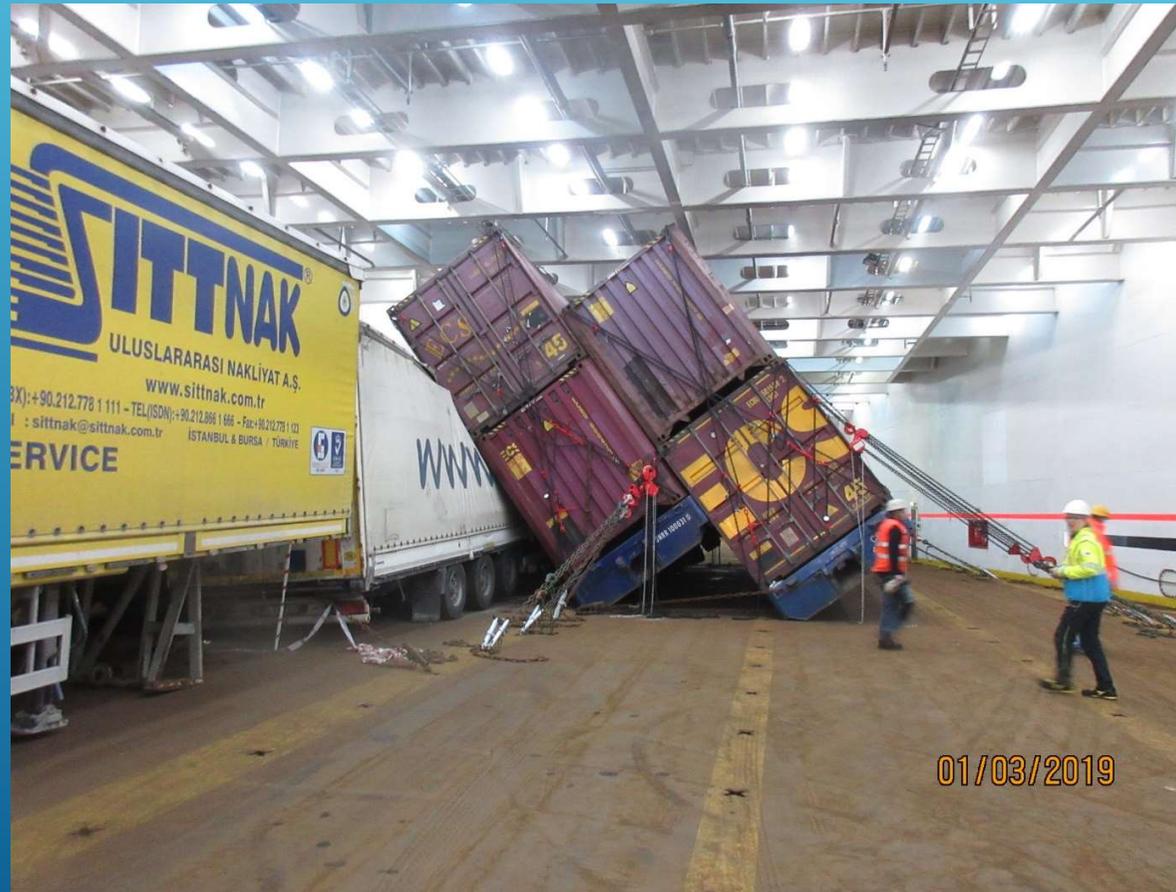
VERBALE DI COORDINAMENTO

- ▶ Compilato (seriamente...) in tutte le sue parti e custodito dallo yard coordinator
- ▶ A disposizione dei soggetti non partecipanti alla riunione/sopralluogo di coordinamento

COORDINAMENTO PRELIMINARE OPERAZIONI CICLO RO-RO

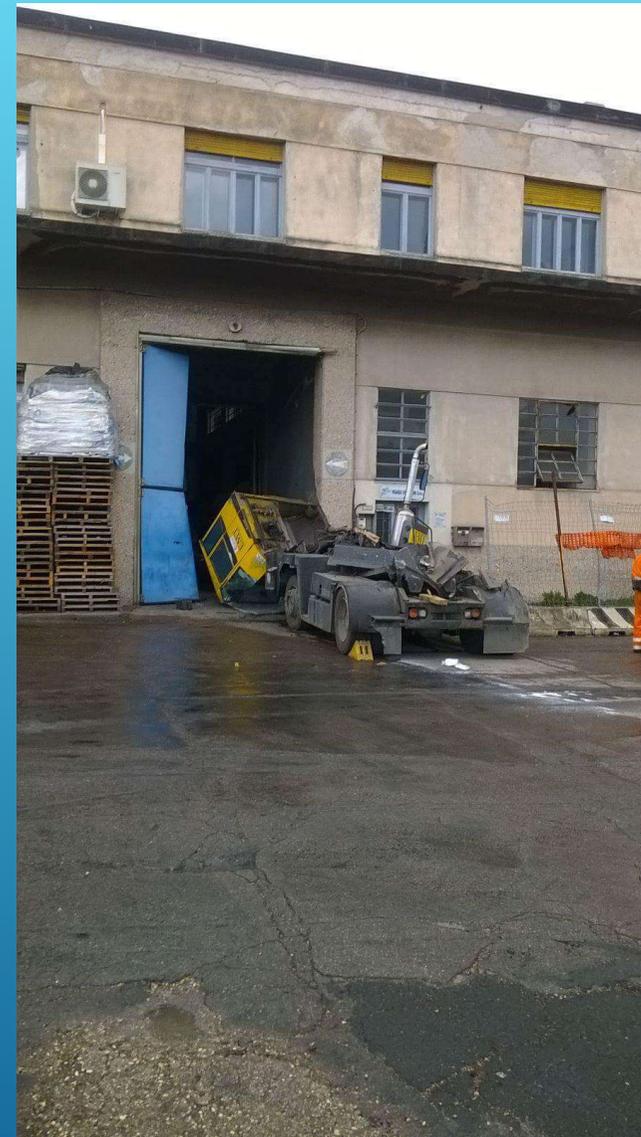
NAVE VESSEL	ORMEGGIO BERTH	DATA E ORARIO COORDINAMENTO SAFETY MEETING DATE AND TIME	
PARTICIPANTI AL COORDINAMENTO SAFETY MEETING COORDINATORS		NOME COGNOME NAME SURNAME	FIRMA SIGNATURE
UFFICIALE DI BORDO DELEGATO A SEGUIRE LE OPERAZIONI PORTUALI / SHIP OFFICER DELEGATED FOR FOLLOWING PORT OPERATIONS			
YARD COORDINATOR DEL TERMINAL TERMINAL FOREMAN			
CAPO SQUADRA RIZZATORI LASHING TEAM LEADER			
ALTRI OTHERS			
	NOME COGNOME SURNAME	PONTE DECK	NOME COGNOME SURNAME
		OFFICE DECK	
		MAIN DECK	
10 00 16 ³⁰		WORKER DECK	UNSER DECK
SEGNALATORI SIGNALLER 14/15		MAIN DECK	TANK TOP
COMUNICAZIONE COMMUNICATION	RADIO - CANALE N° RADIO - CHANNEL N°	ALTRO: OTHER	
MODALITÀ DI SEGNALAZIONE DI EMERGENZE E SOGGETTI RESPONSABILI ALARM SIGNALS IN CASE OF EMERGENCY REPORTING AND RESPONSIBLE PERSONS		COME DA PIANO EMERGENZE IN USO	
MODALITÀ DI ACCESSO E COORDINAMENTO SOGGETTI TERZI:			
GUARDE AI FUOCHI	GESTIONE ACCESSO DA GATE A RAMPA NAVE A CURA DEL TERMINAL; A BORDO È RESPONSABILE IL COMANDO NAVE CHE DEVE INFORMARE SU PERCORSI E POSTAZIONI SICURI. THE RESPONSIBILITY OF THE PERSONS ACCESSING FROM GATE TO VESSEL RAMP IS ON CHARGE OF TERMINAL; ON BOARD THE SHIP COMMAND MUST INFORM ALL PERSONS ABOUT PATHS AND SECURE STATIONS.		
FORNITORI NAVE	COMANDO NAVE COMUNICA ANTICIPATAMENTE AL TERMINALISTA EVENTUALI NECESSITÀ DI ACCESSO DI TERZI E CONCORDA CON YARD COORDINATOR LA GESTIONE DELL'INTERFERENZA. SHIP COMMAND COMMUNICATES IN ADVANCE AT THE TERMINAL THE ACCESS OF INDICATED PERSONS OR VEHICLES AND AGREES WITH THE YARD COORDINATOR THE MANAGEMENT OF THE INTERFERENCE.		
AUTISTI / DRIVERS	GESTIONE ACCESSO DA GATE A RAMPA NAVE A CURA DEL TERMINAL; A BORDO È RESPONSABILE IL COMANDO NAVE CHE DEVE INFORMARE SU PERCORSI E POSTAZIONI SICURI. THE RESPONSIBILITY OF THE DRIVERS ACCESSING FROM GATE TO VESSEL RAMP IS ON CHARGE OF TERMINAL; ON BOARD THE SHIP COMMAND MUST INFORM THE DRIVERS ABOUT PATHS AND SECURE STATIONS.		
ALTRI / OTHERS:			

COSA SI PUÒ TROVARE UNA VOLTA APERTO IL PORTELLONE...



COSA SI PUÒ TROVARE UNA VOLTA APERTO IL PORTELLONE...

- ▶ Verificare che le vie di circolazione siano sgombre e che non vi sia la presenza di olii / grassi o comunque materiali che comprometta la tenuta degli pneumatici



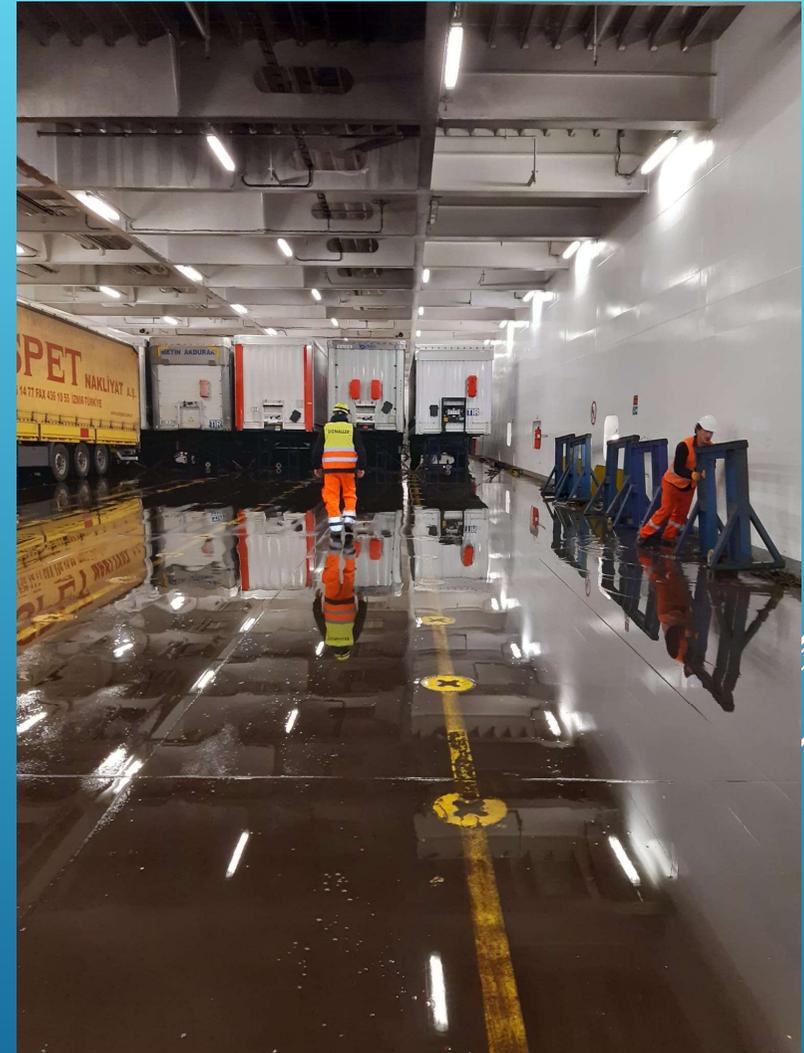
SEGNALATORE – CHI È?

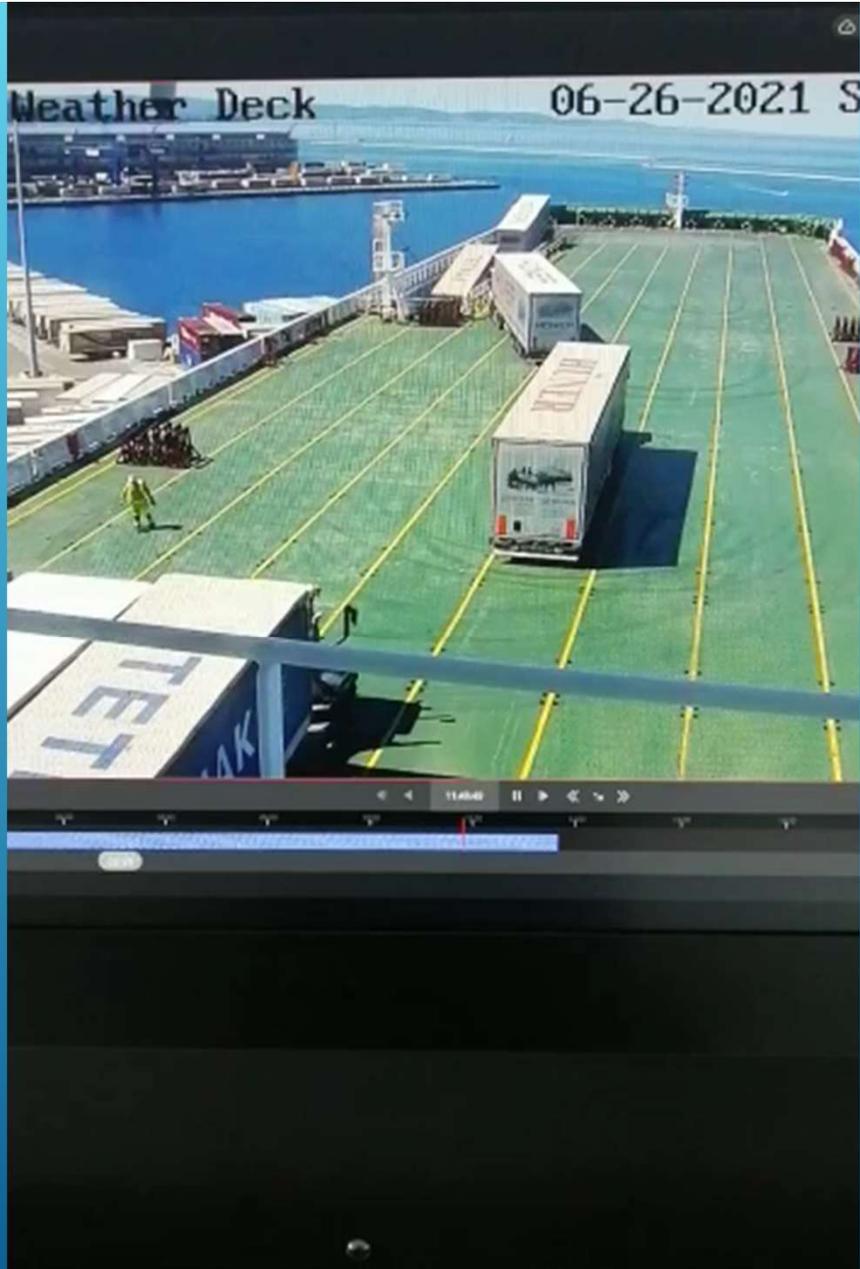
- ▶ Lavoratore allo scopo dedicato: non svolge altre mansioni a bordo all'infuori di quella (specifico divieto)
- ▶ La sua presenza a bordo deve essere garantita dal terminalista
- ▶ Nominativo/i inseriti nel verbale di coordinamento



SEGNALATORE – COSA FA?

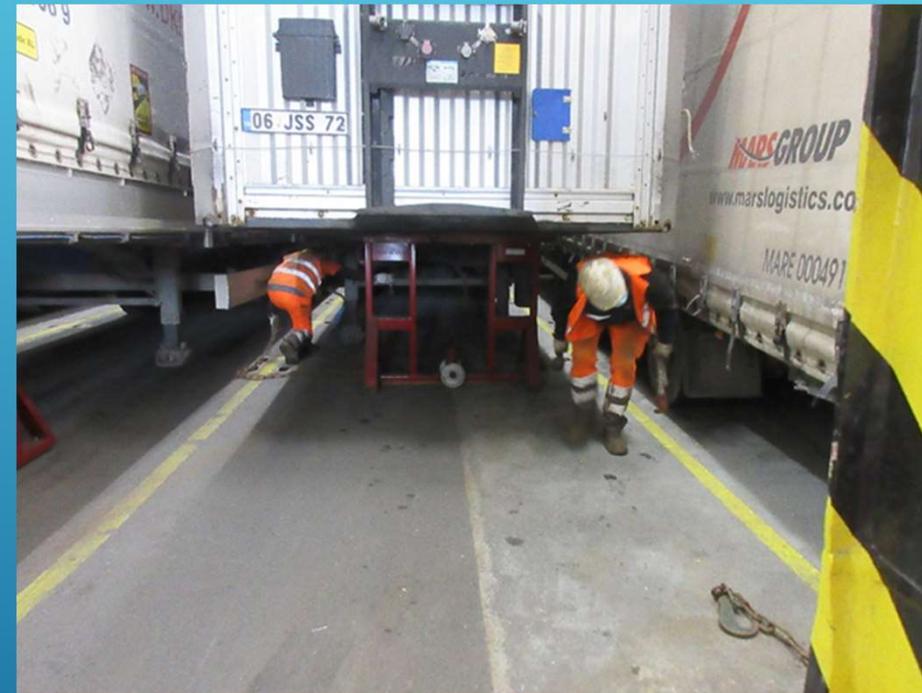
- ▶ Assiste a bordo traghetto i conducenti di trattori portuali durante le manovre
- ▶ Blocca le manovre in caso rilevi interferenze tra mezzi operativi e personale circolante a piedi
- ▶ Dotazioni: fischietto, ricetrasmittente, DPI





PRINCIPALI RISCHI PER LA SALUTE

- Movimentazione manuale dei carichi (trasporto catene e tornichetti)
- Posture incongrue e rischi di natura ergonomica (raggiungimento dei punti ed effettuazione di rizzaggio/derizzaggio)
- Rumore (trasporto catene e tornichetti e utilizzo avvitatori)
- Vibrazioni mano-braccio HAV (utilizzo di avvitatori)
- Vibrazioni corpo intero WBV (Rallisti)

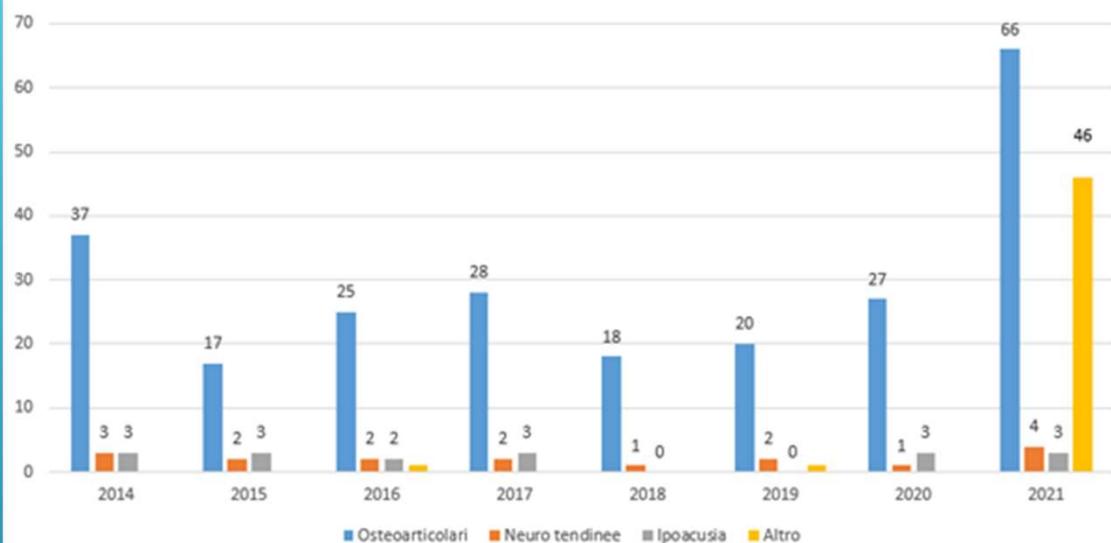


ALTRI FATTORI DI RISCHIO

- Microclima (calore, irraggiamento)
- Condizioni meteo avverse
- Assunzione di alcolici



Andamento Malattie Professionali 2014-2021



Tipo malattia	N. casi 2019	N. casi 2020	N. casi 2021
Epicondilitis - osteoartropatia del gomito	2	3	11
Ernia lombare	12	15	29
Ipoacusia	0	3	3
Osteoartropatia della spalla	4	9	21
Placche pleuriche	0	0	0
Spondilodiscopatia	2	0	5
Tendinopatie mano-polso	2	1	4
Broncopneumopatia cronica ostruttiva	0	0	0
Asma bronchiale	0	0	0
Altra patologia	1	0	46
TOTALE CASI	24	31	119

Perché?

1. Le malattie muscolo – scheletriche sono patologie multifattoriali molto presenti nella popolazione generale e sono legate a diversi fattori: lavorativi (movimentazione dei carichi, esposizione a vibrazioni, sforzi fisici eccessivi), personali ed extra lavorativi (invecchiamento dovuto all'età, costituzione fisica, attività ludiche o domestiche nel tempo libero, altre patologie).
2. A fronte delle 119 segnalazioni di malattie muscoloscheletriche giunte nel corso dell'anno 2021 e comprendenti patologie del rachide e degli arti superiori, si osserva in molti casi che i lavoratori hanno segnalato più patologie in parte, anche, non di origine professionale. Il numero effettivo di lavoratori coinvolti si riduce infatti a 83.
3. Più della metà dei lavoratori risulta aver lavorato in passato al di fuori dell'ambito portuale svolgendo attività fisicamente impegnative con possibile rischio ergonomico.

Perché?

5. L'età media degli 83 lavoratori portuali risulta di 52 anni, età che, come noto dalla letteratura, fa rientrare i soggetti nel gruppo dei lavoratori anziani dal punto di vista dei fisiologici processi di invecchiamento delle strutture muscoloscheletriche. Nella quasi totalità dei casi, infatti, le segnalazioni sono accompagnate da accertamenti sanitari recenti.
6. La maggior parte dei lavoratori è impegnata nel Porto di Trieste da più di 15/20 anni e quindi con un'anzianità per settore lavorativo significativa. Ciò, è importante, in quanto in questo arco di tempo vi sono stati notevoli miglioramenti nel settore della salute e sicurezza sul lavoro (rischio ergonomico e da vibrazioni legato a nuove modalità di lavoro, acquisto di mezzi portuali, manutenzione del manto stradale) e ciò soprattutto negli ultimi dieci anni.

Si può pertanto presumere che il danno attuale sia maturato in un contesto lavorativo passato a maggior rischio e non più presente.



I RISCHI DERIVANTI dalla Movimentazione Manuale dei Carichi

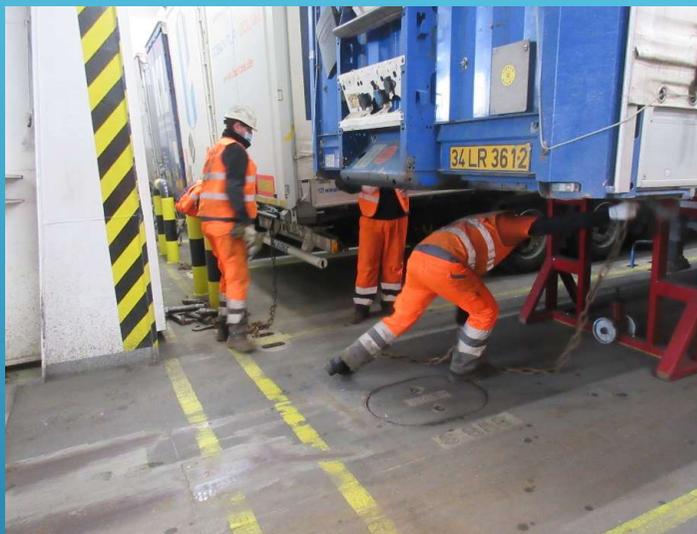
NEI PUNTI FRANCHI DEL PORTO DI TRIESTE

AZIENDA SANITARIA UNIVERSITARIA INTEGRATA DI TRIESTE
Struttura Complessa di prevenzione e Sicurezza Ambienti di lavoro

...ooOoo...



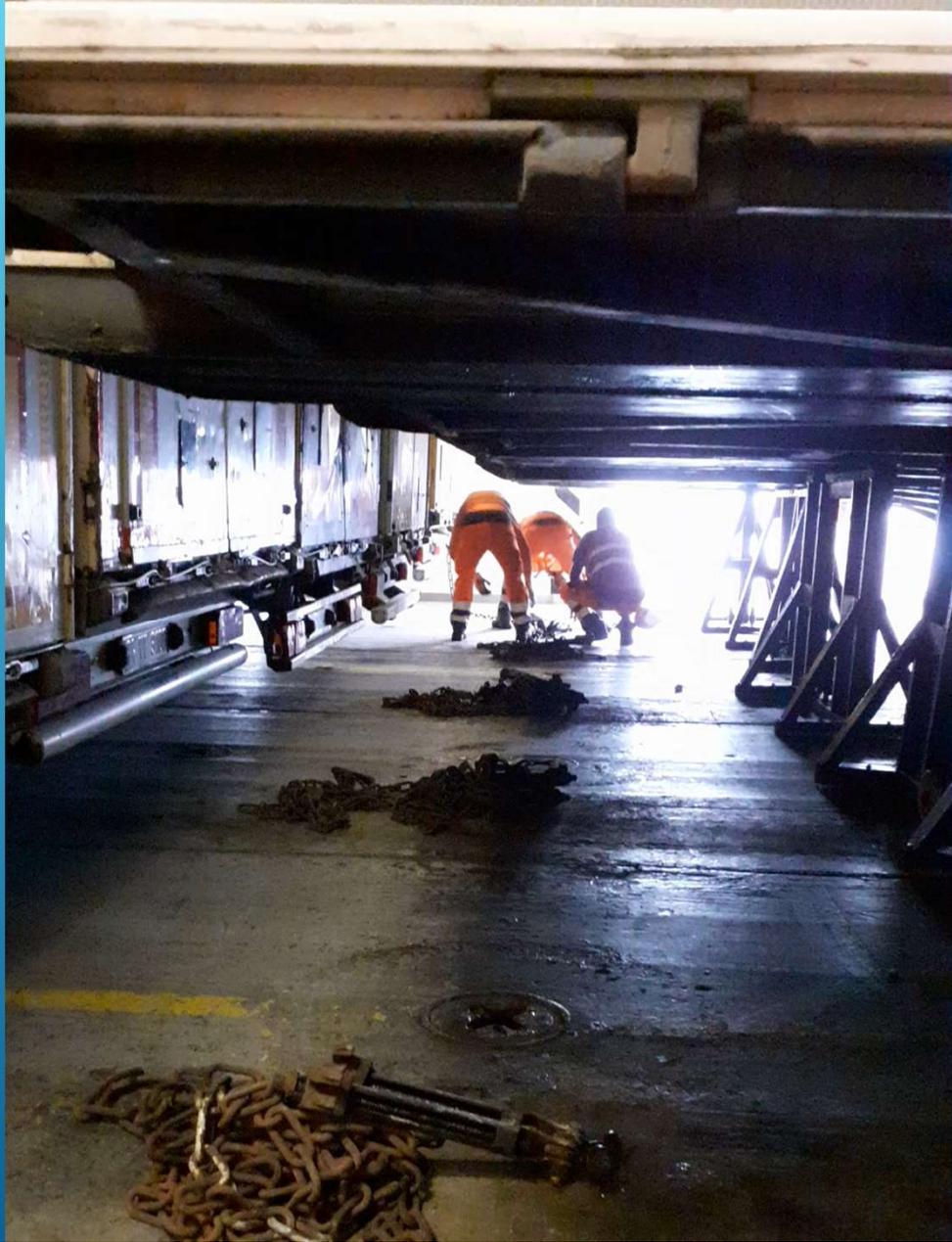
Ricognizione scientifica - normativa e indici di rischio derivanti dall'attuale
organizzazione del lavoro portuale
Dr. Lucia SANTARPIA - Dott. Paolo TOFFANIN



Progetto mirato 2022

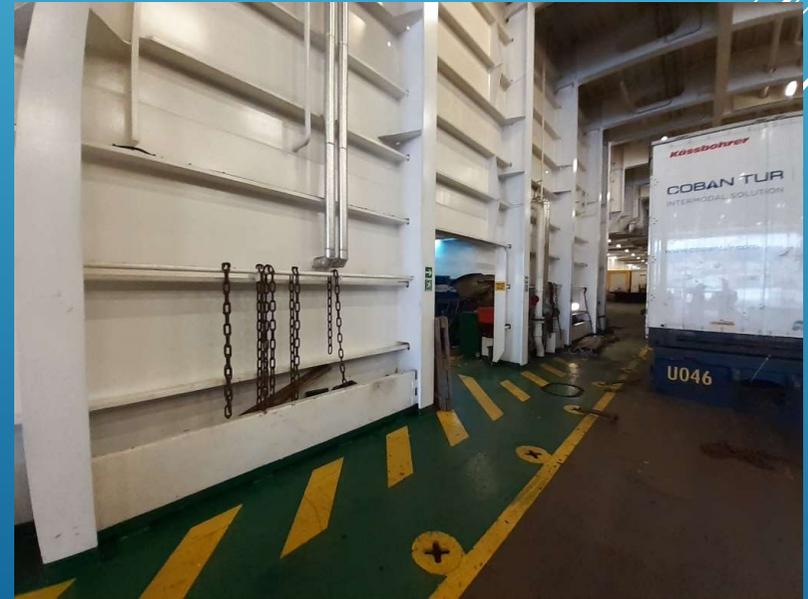
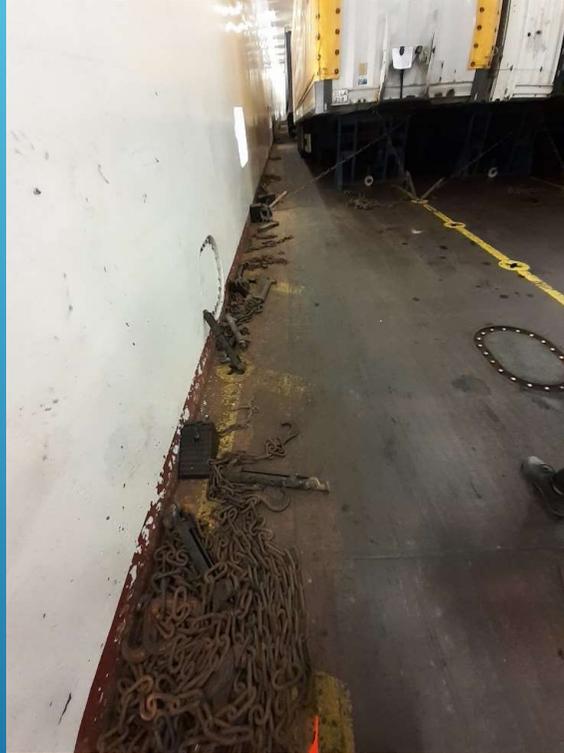
OBIETTIVO / ATTIVITA'	INDICATORE / RISULTATO ATTESO	Numero personale Categoria C/D/Ds	Proposta orario aggiuntivo Numero ore	Descrizione personale	area
<p>A fronte dell'aumento delle denunce di Malattie Professionali osteoarticolari di lavoratori afferenti ad imprese addette ad operazioni e servizi portuali, Verificare lo stato di manutenzione di luoghi di lavoro, mezzi d'opera che possono determinare la comparsa di patologie del rachide</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Accessi in azienda finalizzati alle misure strumentali delle vibrazioni trasmesse al corpo intero per i lavoratori addetti alla conduzioni di mezzi d'opera portuali nei principali Terminals dello scalo Giuliano 2. Report per ogni singola indagine strumentale 3. Relazione tecnica conclusiva sull'intera campagna di rilevazione con presentazione dei risultati ed eventuale discussione sulle proposte di miglioramento con gli stakeholders 	5	100	<p>Assistenti sanitari (Simon Crocco, Giovanna Oliveto, Giorgia Tranquilli)</p> <p>Tecnici della Prevenzione (Marilia Catalano Castiello, Gabriele D'Orlando)</p>	<p>Giuliana</p> <p>Dipartimento di prevenzione</p> <p>S.C.P.S.A.L.</p>

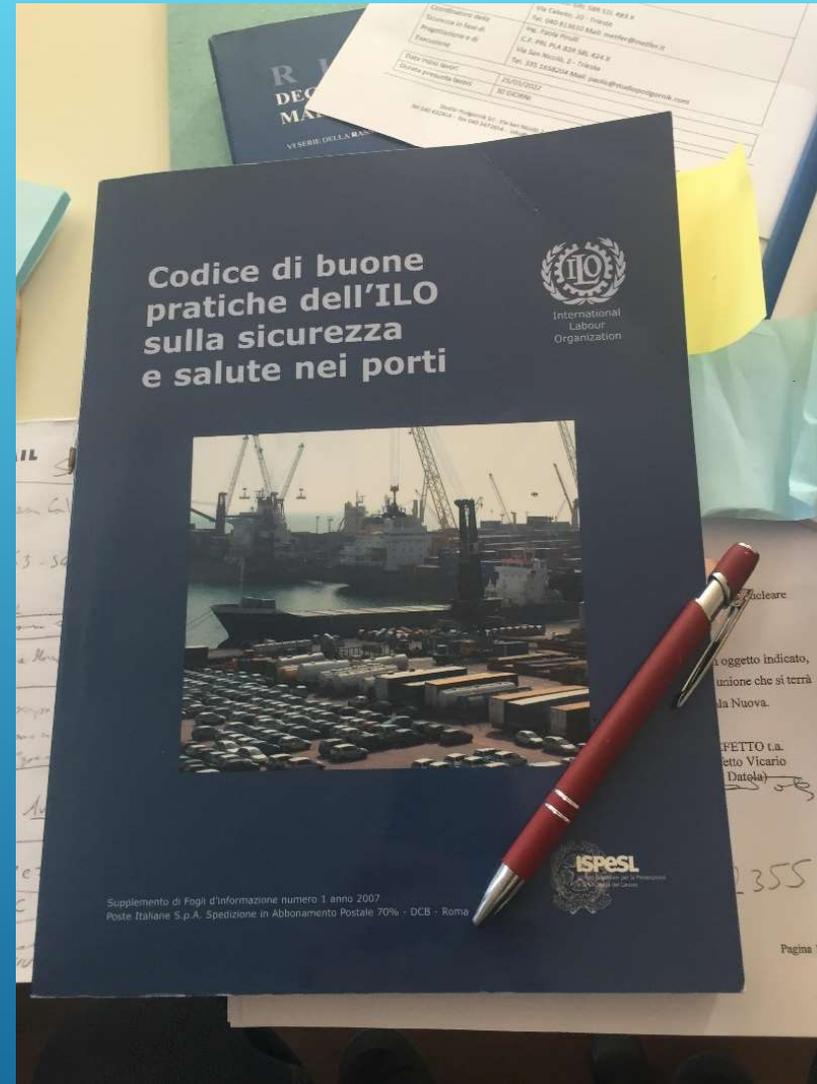












Codice di buone pratiche dell'International Labour Organization (ILO) sulla sicurezza e salute nei porti

3.3.2. Protezione dei bordi

Recinzioni di protezione devono essere previste in tutti i punti in cui una caduta potrebbe avere serie conseguenze, ad esempio dove vi sono aperture con improvvisi dislivelli, in acqua.

3.3.3. Cigli delle banchine

1. È evidente che non è possibile mettere delle recinzioni lungo tutto il perimetro delle banchine. Esse devono essere previste nei punti pericolosi, ad ogni angolo o interruzione dei cigli banchina (figura 6), per esempio sui lati di passerelle, di rampe o di scale di accesso a navi, pontoni o pontili, di passaggi pedonali al di sopra delle porte di chiusa o delle barche porta e sui lati dei cigli banchina che si affacciano direttamente su zone aperte di mare.

2. Recinzioni devono essere posizionate sui cigli di quelle banchine dove potrebbe verificarsi un notevole afflusso di passeggeri.

3. Tutti i cigli delle banchine vicino ai quali devono circolare dei veicoli devono essere protetti da muretto continuo o da una barriera rigida e solida, sufficientemente resistente per impedire una caduta accidentale in acqua di camion e altri veicoli (figura 7). Generalmente, tale muro o barriera deve essere quanto più alto possibile ma comunque non inferiore ai 300 mm. In questi casi, possono essere adatte le barriere di tipo autostradale. Sulle banchine dove transitano solo automobili o altri veicoli di piccole dimensioni, è sufficiente una barriera più bassa che non deve, comunque, essere inferiore ai 200 mm di altezza.

4. Nei muri o barriere possono essere lasciati degli spazi necessari per poter utilizzare argani, bitte di ormeggio o per effettuare altre operazioni. Tali spazi non devono essere più grandi del necessario e essere inferiori alla larghezza di un veicolo.

Figura 6. Recinzione per angoli e interruzioni dei bordi banchina

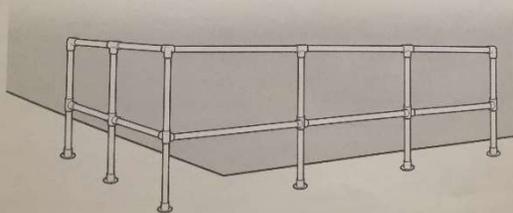
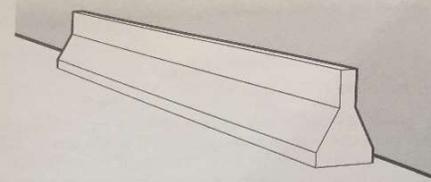


Figura 7. Protezione del ciglio banchina per veicoli



5. Se i veicoli si usano di rado vicino ai cigli banchina, si possono prevedere delle misure temporanee. Possono essere previste delle barriere temporanee di protezione o la presenza di una persona che segnali al conducente che il veicolo si trova vicino al ciglio banchina.

6. Qualora una gru su rotaie passi vicino a un ciglio banchina e non sia possibile apporre una recinzione di protezione su tale banchina, è auspicabile installare un corrimano fisso sulla gru. Non si dovrà, in ogni caso, ridurre troppo lo spazio libero tra la gru e il ciglio banchina o qualsiasi altra recinzione lungo la quale la gru potrebbe passare.

3.3.4. Recinzioni di protezione

1. Tutte le recinzioni permanenti devono essere resistenti.

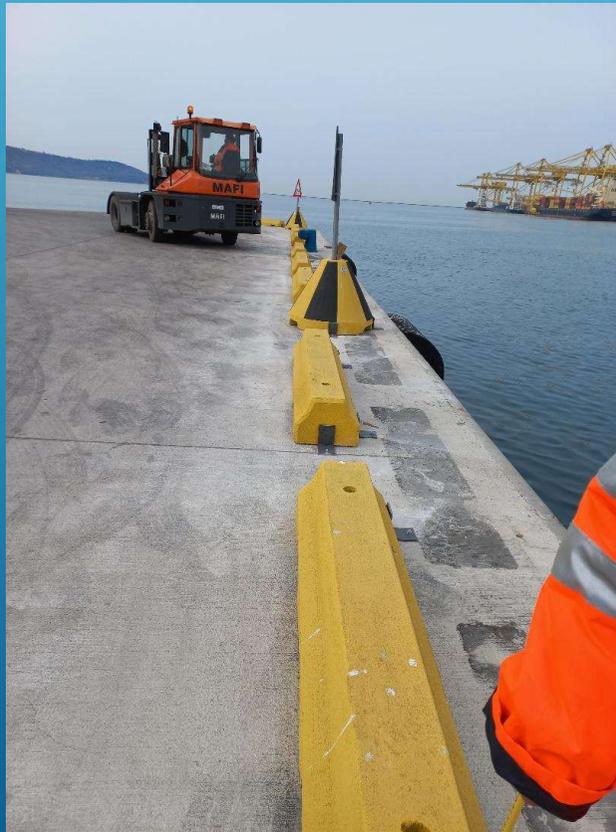
2. In genere, una recinzione è composta da ringhiere in metallo. Ciononostante, delle barriere in cemento armato possono essere più indicate su strutture situate a bordo d'acqua e ovunque vi sia circolazione di veicoli pesanti impiegati per le operazioni ro-ro o per la movimentazione dei contenitori.

3. Altri tipi di recinzioni di protezione possono essere utilizzati in funzione del tipo di pericolo da evitare, della configurazione dell'area circostante e delle altre strutture vicine. L'uso di catene tra montanti fornisce solo una limitata protezione e non deve mai servire come recinzione di protezione permanente. Le recinzioni di protezione non devono mai terminare in corrispondenza esatta dell'estremità della zona di pericolo ma continuare qualche metro oltre.

4. La costruzione e l'ubicazione delle recinzioni di protezione devono consentire alle navi di ormeggiare e disormeggiare facilmente.

5. L'altezza delle recinzioni deve essere almeno di 1 metro (figura 8). Le ringhiere metalliche devono prevedere una barra intermedia posta a 500 mm dalla banchina tra due montanti distanti al massimo due metri. Dove è necessario, devono essere previsti degli zoccoli di protezione alti 150 mm.

Codice di buone pratiche dell'International Labour Organization (ILO)
sulla sicurezza e salute nei porti



SOSTA NELLE AREE PORTUALI DI MERCI PERICOLOSE

D.Lgs. 272/99 art. 22

- ▶ L'Autorità, sentita l'ASL competente per territorio, stabilisce i tempi, i limiti e le modalità relativi al deposito temporaneo delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso



**Capitaneria di Porto
di Trieste**



**Autorità Portuale
di Trieste**

ORDINANZA APT n. 65/2016

ORDINANZA CP n. 25/2016

ORDINANO

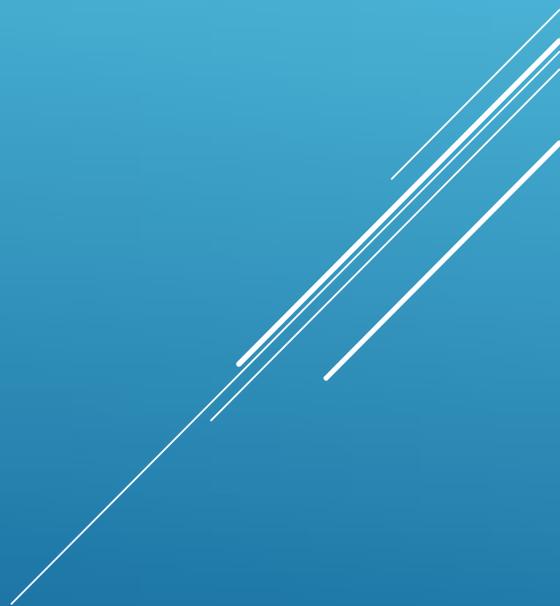
Articolo 1 – Ambito di applicazione

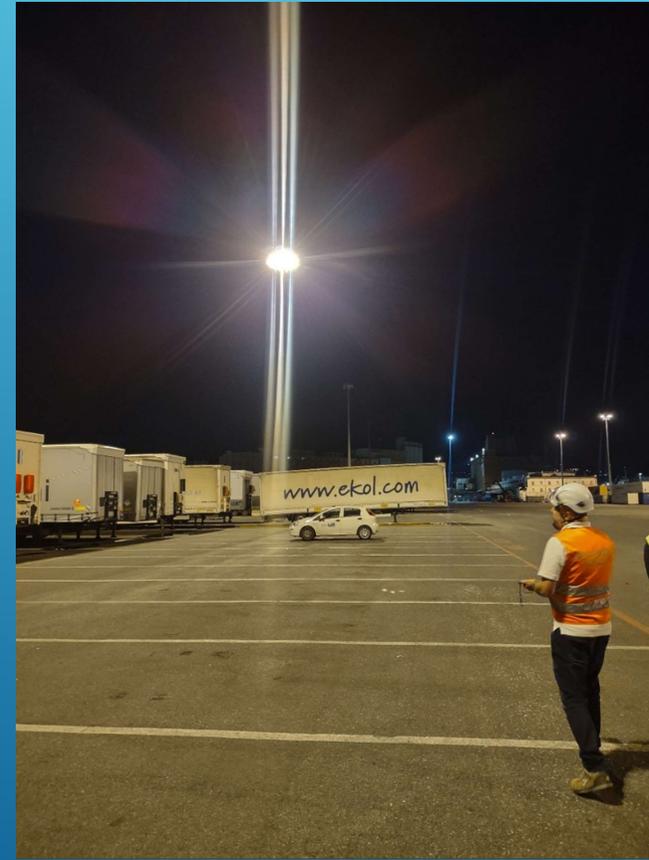
1.1. La presente Ordinanza disciplina le operazioni di deposito temporaneo di merci pericolose in colli e/o in unità di carico, le operazioni di riempimento/di vuotatura di unità di carico e di confezionamento di imballaggi contenenti merci pericolose e le procedure di controllo sulle autocisterne e sui contenitori contenenti merci pericolose che transitano nel porto di Trieste.

1.2. Le operazioni descritte al punto 1.1 sono operazioni o servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge n.84/1994 s.m.i. e in quanto tali devono essere inserite nel documento di cui all'art. 4 del D. Lgs. 272/99.

1.3. Il trasporto di merci pericolose a mezzo ferrovia all'interno del Porto di Trieste avviene sotto la responsabilità della impresa ferroviaria titolare del trasporto ferroviario, sulla base della normativa nazionale e internazionale in materia di trasporto ferroviario di merci pericolose.

ORDINANZA CONGIUNTA «MERCİ PERICOLOSE»

- ▶ Deposito TEMPORANEO (10 gg)
 - ▶ Caratteristiche tecniche di base dell'area
 - ▶ Presidi di emergenza
 - ▶ Individuazione e nomina del Responsabile Merci Pericolose
- 
- A decorative graphic consisting of several parallel white lines of varying lengths, slanted upwards from left to right, located in the bottom right corner of the slide.



Are mercie pericolose autorizzate nel Porto di Trieste

IMPRESA	SEDE	DATA AUTORIZZAZIONE	Note
Samer Seaports & terminals	RIVA TRAIANA	19/12/2018	
Trieste Marine Terminal	MOLO VII	19/12/2018	
Europa Multipurpose terminal	MOLO VI	21/01/2019	
Samer Seaports & terminals	RIVA TRAIANA	31/07/2021	Ampliamento + zona tampone
Trieste Intermodale Maritime Terminal	ORM. 47 - 48	07/04/2021	
HHLA PLT Italy	PIATTAFORMA LOGISTICA	13/03/2021	

Presidio Portuale di
Prevenzione dell'ASUGI-TS
Attivo dal 2008



Grazie per l'attenzione!

