



sizione del "rapporto integrato" da parte dei "gestori" degli stabilimenti di cui al Decreto Legislativo n. 334/1999 ubicati in ambito portuale e delle imprese autorizzate ad effettuare operazioni di carico, scarico e movimentazione delle merci, e ciò sulla base delle informazioni fornite dai predetti operatori portuali e dalle altre Amministrazioni e dai soggetti esercenti servizi rilevanti per la sicurezza portuale.

Fino all'attuazione dell'art. 72 del Decreto Legislativo n. 112/1998, ai fini dello svolgimento delle istruttorie e della valutazione del "rapporto integrato", l'Autorità Portuale (o Marittima) convoca una conferenza dei servizi alla quale partecipano i rappresentanti del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco, dell'Azienda sanitaria locale, dell'Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, dell'Istituto superiore per la prevenzione e sicurezza sul lavoro, della Prefettura, della Regione e degli Enti locali, della Capitaneria del porto sede di Autorità portuale.

L'autorità competente adotta le eventuali prescrizioni approvate dalla conferenza dei servizi e provvede a trasmettere il "rapporto integrato" al Prefetto e agli Enti locali e a predisporre le informazioni per la popolazione da fornire al Sindaco.

È altresì stabilito che fino all'adozione del rapporto, l'autorità competente adotta, nell'esercizio dei poteri di ordinanza e di regolamentazione, i provvedimenti anche interdittivi necessari ad assicurare il rispetto di accettabili livelli di sicurezza.

Il regolamento chiarisce poi che le amministrazioni partecipanti alla conferenza dei servizi, contestualmente all'approvazione del rapporto e delle relative prescrizioni rilasciano ai soggetti interessati le ulteriori autorizzazioni di propria competenza.

È infine previsto che l'Autorità Portuale (o Marittima), sentito il Prefetto, predisponga il "piano di emergenza portuale" al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti nei porti industriali e petroliferi e ne coordina l'attuazione; detto piano indica in particolare le misure per controllare e circoscrivere gli incidenti per minimizzare i fatti dannosi per l'uomo, l'ambiente e per le cose.

Osservazioni critiche sull'applicazione della direttiva Seveso II ai porti.

La previsione di cui all'art. 4 comma 3 del Decreto legislativo n. 334/1999, laddove si dispone l'applicazione della Direttiva Seveso II anche ai porti industriali e petroliferi attraverso uno speciale regolamento attuativo, successivamente emanato, come sopra descritto, con Decreto interministeriale n. 293/2001, si fonderebbe sul "Considerando (12)" della Direttiva medesima che prevede la possibilità per gli Stati membri di "mantenere o adottare misure appropriate per quanto riguarda le attività connesse al trasporto alle banchine, ai moli, escluse dalla Direttiva, al fine di garantire un livello di sicurezza equivalente".

Al riguardo si osserva preliminarmente che la Legge comunitaria 1995-1997, 24 aprile 1998, n.128 all'art.18, relativa ai principi e criteri direttivi per l'attuazione della Direttiva 96/82/CE, non fa alcun riferimento all'estensione dell'am-

bito di applicazione della Direttiva medesima ai porti e pertanto l'art. 4 comma 3 del Decreto Legislativo n. 334/1999 potrebbe addirittura ritenersi non conforme ed eccedente i limiti della delega conferita al Governo per l'attuazione di Direttive comunitarie.

Al di là di tale rilievo formale, resta il fatto che la previsione di cui al più volte citato art. 4 comma 3 è comunque in contrasto con l'esplicita non applicabilità della Direttiva al "trasporto alle banchine, ai moli..." ed eccedente rispetto a quanto affermato dal "Considerando (12)", giacché la disposizione in esame non si limita soltanto a prevedere "misure appropriate" per i porti al fine di garantire un livello di sicurezza equivalente, bensì stabilisce l'applicazione integrale ai porti della normativa Seveso II, pur con gli "adattamenti richiesti".

Nella sostanza esistono diversi elementi stridenti che rendono oltremodo difficoltosa l'applicazione della normativa Seveso II ai porti e in particolare:

- i porti non sono un'unità di gestione e quindi non possono essere assimilati a "stabilimenti" o "impianti";
- i soggetti autoritativi preposti ai porti, ed in particolare le Autorità Portuali, non sono "gestori" o "detentori" del porto;
- le attività effettuate all'interno dei porti al di fuori degli "stabilimenti" già soggetti al Decreto Legislativo n. 334/1999 sono generalmente il "trasporto" e/o il "deposito temporaneo intermedio", cioè attività espressamente escluse dall'applicazione del ripetuto Decreto Legislativo;
- l'art. 2 del regolamento attuativo definisce il "porto industriale e petrolifero", facendo riferimento alla tipologia e alla presenza di sostanze pericolose; ma il criterio quantitativo per individuare l'ambito applicativo della norma in questione non è facilmente attuabile a realtà, quali i porti, in cui la presenza di una e/o più sostanze pericolose, e il loro numero può variare sensibilmente anche nel corso della stessa giornata;
- il parametro della presenza potrebbe portare all'interpretazione che la normativa in parola venga applicata anche a terminali non industriali (es. containers), se in questi vengono movimentate unità di carico contenenti prodotti indicati nell'allegato I al Decreto Legislativo n. 334/1999;
- non è possibile in ogni caso considerare la nave, i tipi di merci pericolose ed i relativi quantitativi trasportati, essendo la materia regolamentata da pertinenti e speciali norme internazionali e nazionali;
- l'Italia è l'unico tra tutti i Paesi dell'U.E. che intende applicare ai porti le misure previste dalla Direttiva Seveso II.

È il caso di evidenziare in particolare taluni aspetti che assumono rilevanza sostanziale in ordine alle difficoltà applicative sopra enunciate.

Il primo aspetto, relativo alla presenza di sostanze pericolose nell'ambito delle merci in transito o in temporaneo deposito in quanto sbarcate o da imbarcare, è connesso al fatto che l'identificazione degli eventi incidentali può essere effettuato solo su impianti fissi nei quali i processi industriali sono noti e di conseguenza la metodologia analitica di valutazione del rischio connesso alla presenza con-

temporanea di sostanze pericolose non può essere applicata alla specificità delle attività portuali che si configurano come "trasporto" e "deposito intermedio" che, non a caso, esulano dal campo di applicazione della Direttiva Seveso II. In effetti le merci che vengono movimentate all'interno dell'area portuale cambiano continuamente come tipologia e quantità e ciò rende impossibile affrontare uno studio sistematico e credibile di tutte le possibili interazioni tra le differenti quantità e tipologie di sostanze che possono essere presenti in diverse aree del porto.

Su questo specifico aspetto, anziché macchinose ed improprie elaborazioni di "rapporti integrati" di sicurezza che rischiano di diventare obbligatori anche per i porti di modeste dimensioni, nei quali occasionalmente sono imbarcate o sbarcate piccole partite di merci pericolose, sarebbe sufficiente la regolamentazione dei depositi e terminali portuali attraverso strumenti più flessibili, quali le Ordinanze locali dell'Autorità Portuale, con cui si definirebbero spazi idonei, modalità operative, quantitativi massimi e regole precauzionali.

Tali Ordinanze, se accompagnate da interventi infrastrutturali per la realizzazione di aree attrezzate, raggiungerebbero sicuramente l'obiettivo della Direttiva Seveso II in ordine al "non accrescimento dei rischi", tenuto conto che la nuova normativa non può essere ispirata ad una logica di divieti e interdizioni, contraria, oltretutto allo sviluppo di traffici essenziali per il Paese, allo spirito della Direttiva stessa che si richiama ai "sistemi di gestione e di organizzazione" in funzione preventiva.

Ma anche l'applicazione del regolamento attuativo, per quanto attiene ai porti ove sono ubicati stabilimenti soggetti alla Direttiva Seveso II, desta non poche perplessità, tenuto conto in particolare della duplicazione dei procedimenti amministrativi che si viene a determinare, senza che oggettivamente si possano nella sostanza implementare le condizioni di sicurezza.

In effetti le definizioni di "impianto" o "stabilimento" di cui all'art. 3 del Decreto legislativo n. 334/1999 ricomprende "tutte le apparecchiature, le strutture, le condotte, i macchinari, gli utensili, le diramazioni ferroviarie, le banchine, i pontili, i moli, i magazzini e le strutture analoghe, galleggianti o meno, necessari per il funzionamento dell'impianto".

Questa ampia definizione obbliga il "gestore" di un impianto costiero o portuale ad elaborare il "rapporto di sicurezza" e quindi a valutare i rischi e ad adottare il relativo sistema di gestione globale della sicurezza anche per quanto attiene alle strutture connesse ai cicli produttivi aziendali site sui moli e sulle banchine.

Una adeguata valutazione del "rapporto di sicurezza" da parte del Comitato tecnico regionale rende del tutto superflua e ridondante la duplicazione della procedura da parte dell'Autorità Portuale che dovrebbe acquisire le informazioni dal "gestore", ai fini dell'elaborazione da parte degli interessati di un "rapporto integrato" da sottoporre alla valutazione della conferenza dei servizi (composta dalle amministrazioni indicate nell'art. 5 del regolamento attuativo) che potrebbe pervenire a conclusioni diverse da quelle del Comitato tecnico regionale.

Peraltro le esigenze di sicurezza derivanti dalla necessità di

un coordinamento e dello scambio di informazioni per stabilimenti vicini sono già compiutamente disciplinate dall'art. 13 del Decreto Legislativo n. 334/1999, riguardante la specifica regolamentazione delle aree "ad elevata concentrazione", che prevede uno studio di sicurezza integrato dell'area e che può essere proficuamente applicato ai porti caratterizzati da detta concentrazione, senza bisogno degli ulteriori adempimenti previsti dal regolamento attuativo.

Si aggiunge infine che nei porti nazionali è molto diffusa la situazione caratterizzata dalla presenza negli ambiti costieri e demaniali di semplici condotte e tubazioni che collegano l'impianto di sbarco di prodotti petroliferi con il deposito o lo stabilimento i quali spesso si trovano su proprietà privata a distanza anche notevole dalla costa.

In tal caso si pone il problema se in quell'ambito portuale siano applicabili le disposizioni specifiche del regolamento attuativo che impongono l'adozione del "rapporto integrato di sicurezza portuale" e del "piano di emergenza portuale": purtroppo la risposta è affermativa, tenuto conto dell'inequivoco disposto dell'art. 2 del regolamento attuativo, laddove il porto industriale e petrolifero viene identificato nelle "aree demaniali... nelle quali si effettuano... attività di carico scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose, destinate a stabilimenti industriali o depositi".

La soluzione è certamente incongrua e contraddittoria, dal momento che ai sensi dell'art. 4 comma 1 let. d) del Decreto legislativo n. 334/1999, il trasporto di sostanze pericolose in condotta, comprese le stazioni di pompaggio, al di fuori degli stabilimenti sono esclusi dalla normativa d'attuazione della Direttiva Seveso II, e ciò determina un ulteriore elemento di incertezza applicativa.

Conclusioni.

Come si è cercato di illustrare, per gli ambiti portuali, il legislatore italiano ha tentato di conciliare l'inconciliabile, pretendendo di far applicare disposizioni che per natura e per finalità non sono tecnicamente applicabili e che costituiscono gravi ed ulteriori incombenze per le Autorità portuali. È pertanto auspicabile, attraverso la rivisitazione della vigente normativa, l'individuazione di diverse modalità attuative della Direttiva Seveso II, che siano confacenti con la specificità delle attività marittime e portuali, al fine di superare in tempi brevi la situazione di rilevante incertezza e di difficoltà applicativa che si è venuta a determinare.

Dott. Tito Vespasiani *
Dirigente Area Amministrativa
Autorità Portuale di Ancona

* Le opinioni espresse nel presente articolo non impegnano l'Amministrazione di appartenenza.



12 novembre 2002

ASSEMBLEA NAZIONALE
ANSEP-UNITAM

Il 12 novembre u.s., si è tenuta l'assemblea nazionale ANSEP-UNITAM a Fiumicino dove sono state rinnovate le cariche sociali.

È stato eletto alla carica di Presidente dell'associazione il Sig. Mauro Giuseppe Vittori Palmiero della Oromare spa di Genova. Sono stati eletti a Vicepresidente l'Avv. Stefano Sperti della Nigromare srl di Taranto e il Sig. Manlio Cirilli della Secomar spa di Ravenna.

È stato confermato alla carica di Segretario nazionale il Sig. Paolo Baldoni della Gruppo Garbage Service srl di Ancona. Sono stati nominati alla carica di Consigliere i Sig.ri Ugo Savona della Rimorchiatori Siciliani srl di Palermo, Paolo Crismani della Sea Service srl di Trieste, Luca Massa della Battellieri Cagliari sas di Cagliari, Federico Cuomo della Penisola Enterprise spa di Sorrento, Antonio Orlandi della C.N.Talamone sas di Talamone.

Sono stati altresì nominati alla carica di Revisore dei Conti i Sig.ri Giorgio Mori della Sepor Terrestre e Marittima srl di La Spezia, Alberto Spezialetti della I.MAR.S. di Savona, Maurizio Re della Rimorchiatori Riuniti Porto di Genova srl di Genova, e quale supplente dei Revisori il Sig. Enrico Pipia della S.A.I.G.A. srl di Cagliari.

All'unanimità si è deciso di conferire la carica di "Past President" al Comm. Amerigo Cafferata della Labromare.


 ANSEP UNITAM

Comunicato del nuovo Presidente

Mauro Palmiero

Cari Associati,

la mia nomina a Presidente dell'Associazione arriva in un momento particolare.

A partire dal più vicino futuro, tutti insieme, dovremo produrre ogni sforzo per ottenere risultati che diano alla nostra categoria benefici non disgiunti da una completa certezza sulle metodologie operative.



Dovremo affrontare problematiche importanti, prima fra tutte l'emanazione da parte del Ministero dell'Ambiente di un Decreto Legislativo con riferimento alla Direttiva CEE/2000/59, che detti regole certe e ragionevoli sui servizi ambientali in ambiti portuali.

Il nostro obiettivo è quello di divenire un qualificato interlocutore del Ministero dell'Ambiente per contribuire validamente alla soluzione dei problemi ambientali legati al nostro specifico settore.

Il mio personale impegno sarà anche quello di presentare proposte concrete e di collaborare, per tutto quanto possibile, con Assoporti, Confitarma, Autorità Marittime e Portuali e con tutti quei Soggetti che, come noi, sono particolarmente interessati ai temi dell'ambiente e della "difesa del mare".

Nel ringraziare per la fiducia in me riposta, nominandomi Presidente di questa Associazione, desidero assicurare il massimo impegno per il raggiungimento di ogni obiettivo nel quadro degli interessi dell'ambiente e degli Associati.

Colgo l'occasione per porgere a tutti Voi, ai Membri del Consiglio Direttivo ed ai nostri Collaboratori tutti l'augurio di un sereno Natale ed un prospero Anno Nuovo in uno al mio migliore saluto,

Il Presidente

SPORT D'ITALIA

ASSOCIATI ANNO 2002

S.A.I.G.A. srl - CAGLIARI
 OROMARE spa - GENOVA
 Gruppo GARBAGE SERVICE srl - ANCONA
 LABROMARE srl - LIVORNO
 ECOLROMA srl - FIUMICINO
 BATELLIERI CAGLIARI sas - CAGLIARI
 "LA PORTUALE II^A" scarl - CATANIA
 NIGROMARE srl - TARANTO
 GIUSEPPE SANTORO sas - GENOVA
 SCAM snc - GELA
 SEPOR Terrestre e Marittima srl - LA SPEZIA
 I.MAR.S. srl - SAVONA
 TRANSMARE snc - VADO LIGURE
 RIMORCHIATORI RIUNITI PORTO DI GENOVA - GENOVA
 FARO VERDE srl - LIVORNO
 RIMORCHIATORI LAZIALI spa - NAPOLI
 C.N. TALAMONE sas di Orlandi Antonio - TALAMONE
 GUARDIE AI FUOCHI DEL PORTO DI VENEZIA scarl - MARGHERA
 RIMORCHIATORI SICILIANI srl - PALERMO
 COOP. S. GIORGIO BARCAIOLI srl - SIRACUSA
 GE.S.P.I. srl - AUGUSTA
 DUSTY srl - AVENZA
 SECOMAR - RAVENNA
 SEA SERVICE srl - TRIESTE
 ECOTARAS Società Ecologica spa - TARANTO
 FIUMICINO HARBOUR SERVICES srl - FIUMICINO
 S.E.PORT srl - CIVITAVECCHIA
 CONEPO SERVIZI s.c.a.r.l. - MARGHERA - VENEZIA
 THARROS MARITTIMA snc - ORISTANO
 ECOLOGIA OGGI srl - LAMEZIA TERME
 PENINSULA ENTERPRISE spa - SORRENTO
 IMPRESA TURRITANA - PORTO TORRES
 NUOVA CARLETTI sas - PIOMBINO
 SIMAP srl - RAVENNA
 ECOLOGIA 2001 srl - ISOLA DI CAPO RIZZUTO

ANSEP-UNITAM

ORGANI DIRETTIVI

Comitato Direttivo

Mauro Palmiero – *Presidente*
 Manlio Cirilli – *Vice Presidente*
 Stefano Sperti – *Vice Presidente*
 Paolo Baldoni – *Segretario*
 Luca Massa – *Consigliere*
 Federico Cuomo – *Consigliere*
 Antonio Orlandi – *Consigliere*
 Paolo Crismani – *Consigliere*
 Ugo Savona – *Consigliere*

Revisori dei Conti

Alberto Spezialetti
 Giorgio Mori
 Maurizio Re
 Enrico Pipia – *Supplente*

CONSULENTI

Com.te Guido Matteini – *Consulente Tecnico*
 Avv. Gianfranco Petroni – *Consulente Legale*

ANSEP-UNITAM

Sede legale
 Via Molo di Levante
 00054 Fiumicino Roma
Sede operativa - Segreteria
 Zona Molo Sud
 60100 Ancona
 Tel. 071/2070614 - Fax 071/206957
www.ansepunitam.it - info@ansepunitam.it

Regioni & Ambiente

RIVISTA DI INFORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO

Rivista mensile di informazione ed aggiornamento di cultura ambientale.

Direttore Responsabile: Andrea Massaro

Editore: Free Service s.r.l.

Aut.Trib. di Ancona n. 1 / 2000 del 4/1/2000

Direzione ed Amministrazione:

60015 Falconara M. (AN)

via Filzi 1, Tel. 071 9174299 - Fax 071 9164063

Redazione: 60015 Falconara M. (AN)

via G. Leopardi 72 Tel. 071 9174572

<http://www.onon.it>

e-mail: freaser@tin.it

Direttore Artistico: Vinicio Ruggiero

Responsabile Marketing: Fabio Bastianelli

Stampa: BIEFFE s.r.l.

62019 Recanati (MC) via Zona Industriale P.I.P.