

## *Problematiche ambientali e gestione dei rifiuti in ambito portuale Convegno promosso da Ansep-Unitam a Ecomondo - Rimini, 4 novembre 2004*



*Il Decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182 (Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico) vedrà la piena applicazione entro la fine dell'anno con l'approvazione da parte delle Regioni competenti per territorio dei Piani di raccolta dei rifiuti prodotti dalla navi e dei residui del carico, redatti dalle Autorità Portuali. In attuazione di detto Piano, il porto è obbligato a dotarsi di "impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico al fine di assicurare il rapido conferimento di detti rifiuti e residui, evitando ingiustificati ritardi e garantendo nel contempo standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con l'applicazione delle migliori tecnologie disponibili".*

*A distanza di oltre 16 mesi dall'approvazione del Decreto, nell'ambito delle attività rivolte ai propri associati, l'Ansep-Unitam (Associazione nazionale imprese per i servizi ecologici portuali e la tutela dell'ambiente marino) ha ritenuto necessario fare un'analisi complessiva della gestione e del trattamento dei rifiuti prodotti sui mezzi di trasporto in arrivo nei porti organizzando un incontro con specialisti e operatori del settore nell'ambito di Ecomondo, la fiera internazionale del Recupero di Materia ed energia e dello Sviluppo Sostenibile. Riportiamo le riflessioni più interessanti emerse.*

Il rifiuti portuali, pur con le dovute specificità, devono essere gestiti nell'ambito degli obiettivi e della pianificazione che interessa la gestione dei rifiuti nel suo complesso. Come ha

osservato nel primo intervento dell'incontro *Nicola Nascosti*, membro dell'Osservatorio Nazionale Rifiuti (ONR), che segue da vicino il potenziamento della raccolta differenziata, anche per i porti occorrono infatti sistemi che possono intercettare il maggior quantitativo possibile di rifiuti recuperabili, senza perdere di vista i due obiettivi di una gestione dei rifiuti razionale: il risparmio dei costi e la massimizzazione del riciclo.

Con il successivo intervento l'Ansep-Unitam ha poi incassato la disponibilità alla collaborazione da parte di un soggetto istituzionale nazionale di riferimento nel settore dei rifiuti. *Giancarlo Longhi*, Direttore Generale del Conai, ha espresso la volontà di mettere a disposizione l'esperienza del Consorzio nazionale imballaggi al mercato di nicchia dei porti. In particolare il Conai si propone alle Autorità Portuali come partner per organizzare i sistemi di raccolta differenziata. Non bisogna infatti perdere di vista l'entità dei quantitativi di rifiuti intercettabili: una nave con 2.000 persone a bordo è come un paese che ha bisogno di gestire i suoi rifiuti. In particolare *Longhi* ha portato l'esempio del Piano di gestione dei rifiuti dell'Autorità Portuale di La Spezia, che contiene una sezione dedicata alla raccolta differenziata, che prevede tre fasi: interventi a bordo, interventi a terra e monitoraggio del sistema.

È toccato quindi al Presidente dell'Ansep-Unitam, *Mauro Giuseppe Palmiero*, presentare l'associazione nata nel maggio del 1999 dalla fusione di due preesistenti associazioni e che raggruppa a livello nazionale le aziende che operano nella quasi totalità dei porti italiani nel settore dei Servizi ecologici portuali e della tutela dell'ambiente marino. *Palmiero* è quindi entrato nel vivo del tema denunciando l'attuale scarsa applicazione del Decreto 182 del 2003, come più tardi specificatamente descritto dal Segretario *Paolo Baldoni*.

Nel successivo intervento, *Giorgio Buccioni*, Vice Presidente Assoport e Presidente dell'Autorità Portuale di La Spezia, sottolinea che da un'indagine condotta da Assoport nel 2002 è emerso che sono ancora pochi i porti dotati degli impianti di trattamento dei rifiuti oleosi e degli impianti per la sterilizzazione dei rifiuti di alimenti e che i sistemi tariffari sono ancora troppo diversi fra loro e lontani dal rispetto del principio "chi inquina paga". *Buccioni* ha poi illustrato gli obiettivi del Piano di gestione dei rifiuti dell'Autorità Portuale che presiede: ridurre i rifiuti e lo scarico in mare da parte delle navi; migliorare i sistemi di raccolta; aumentare l'efficienza del sistema di gestione dei rifiuti; adottare un regime tariffario ispirato al principio "chi inquina paga". In merito ha poi sottolineato che la Regione Liguria si è già adeguata alle previsioni del Decreto 182 approvando i Piani di gestione rifiuti dei porti di La Spezia, Genova e Savona.

*Manlio Cirilli*, Vice Presidente Ansep-Unitam, nell'intervento seguente ha portato all'attenzione dei relatori e della platea un dato significativo sull'inquinamento di tipo non



---

accidentale fornito dalla Direzione Generale JRC - Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea: 100-150 mila tonnellate ogni anno di residui oleosi scaricati. Sul tema dell'inquinamento non accidentale e sugli strumenti per combatterlo è stata organizzata dal Rempec (agenzia tecnica dell'*International Maritime Organization* creata per fornire assistenza agli stati costieri del Mediterraneo per la cooperazione nel combattere e prevenire l'inquinamento dalle navi) una conferenza internazionale (Ancona, 3-5 novembre u.s.). L'Unione europea si è dotata della Direttiva 2000/59 che all'articolo 1 afferma "La presente direttiva ha l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, in particolare gli scarichi illeciti, da parte delle navi che utilizzano porti situati nel territorio della Comunità europea, migliorando la disponibilità e l'utilizzo degli impianti portuali di raccolta per i suddetti rifiuti e residui e rafforzando pertanto la protezione dell'ambiente marino." Tuttavia i quantitativi dei rifiuti e residui trattati nei porti sono minimi. Interpellando le autorità competenti, gli associati dell'Ansep-Unitam, come ha spiegato *Cirilli*, si sentono rispondere che ciò è dovuto all'insufficienza degli impianti di trattamento e smaltimento. Tuttavia il Vice Presidente dell'associazione ha spiegato che a fronte di una capacità di trattamento pari a 260.000 tonnellate annue di rifiuti e residui da parte degli associati, da un censimento del 2003 è risultato che questi ne hanno trattati appena 71.000 tonnellate.

Un'opportunità a disposizione delle Autorità Portuali per adottare un sistema di gestione dei rifiuti razionale è quello di integrarlo in un più generale sistema di gestione ambientale, magari certificato. Nel successivo intervento è stata illustrata l'esperienza dell'Autorità Portuale di Livorno che, sulla scia di un progetto avviato nel 2002 (Emaspoli), è riuscita ad ottenere la registrazione Emas nel mese di ottobre scorso. *Mario Moretta* della società Sintesis (che ha collaborato al progetto con l'ente pubblico) ha spiegato che ora l'Autorità Portuale si attende un risparmio economico immediato (per i minori sprechi e per la riduzione dell'imposizione fiscale da parte della Regione) e un incremento dei traffici passeggeri nel lungo periodo grazie all'offerta di servizi di qualità, anche ambientale, più elevata.

Nella parte conclusiva del convegno si è analizzata nello specifico la normativa del settore. *Simona Giovagnoni*, in rappresentanza dell'Ansep-Unitam, dopo aver illustrato il quadro giuridico generale internazionale in tema di lotta all'inquinamento marino, si è concentrata sul Decreto 182/2003. Rappresentando l'attuazione della direttiva europea 2000/59, il Decreto è vincolato all'obiettivo della stessa, ma libero nella scelta degli strumenti su come raggiungerlo. In particolare l'analisi si è concentrata sull'obbligo di conferimento dei rifiuti. Come recita l'articolo 7 "Il comandante della nave, ogniqualvolta lascia il porto di approdo, con-

ferisce i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta prima di lasciare il porto. Detta disposizione non si applica alle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari." A questo obbligo è possibile derogare, secondo quanto disposto dallo stesso articolo al secondo comma. La nave può proseguire verso il successivo porto di scalo senza aver conferito i rifiuti, previa autorizzazione dell'Autorità marittima. Questa in particolare deve accertarsi che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti già prodotti e accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al momento dell'arrivo presso il successivo porto di conferimento. Qualora si ritenga che nel porto di conferimento previsto non sono disponibili impianti adeguati o nel caso in cui detto porto non è conosciuto e sussiste il rischio che i rifiuti vengano scaricati in mare, l'Autorità marittima deve richiedere alla nave di conferire i rifiuti prodotti prima di lasciare il porto.

Nonostante queste disposizioni, il Segretario dell'Ansep-Unitam *Paolo Baldoni* ha evidenziato nella sua relazione che a distanza di 16 mesi dall'approvazione del Decreto, su scala nazionale, si intercettano meno rifiuti. *Baldoni* ha riportato il caso dello scalo anconetano. In questi 16 mesi, al porto di Ancona, non sono state conferite acque di sentina. Tutte le navi sono ripartite per il successivo scalo grazie alla possibilità di deroga prevista dalla disciplina. Una critica è stata fatta anche all'ingiustificata non applicazione dell'obbligo di conferimento dei rifiuti da parte delle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari. Per superare questa situazione, secondo *Baldoni* è necessario rendere obbligatorio il conferimento dei rifiuti e dei residui, in modo non derogabile, se il porto di approdo è dotato dell'impiantistica necessaria. Affrontando il tema della deroga prevista dalla disciplina in vigore, in particolare in merito al fatto che l'Autorità marittima deve accertarsi che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al porto successivo, *Baldoni* sottolinea la necessità di individuare un parametro per valutare la produzione di rifiuti dalle navi che possa essere utilizzato in modo oggettivo e uniforme dalle Autorità.

La critica mossa dal segretario nazionale dell'Ansep-Unitam ha sortito un primo effetto positivo immediato. Nell'intervento conclusivo *Nicola Nascosti* dell'ONR, ricordando che l'Osservatorio compie studi specifici di settore sui rifiuti avvalendosi del supporto tecnico e scientifico dell'APAT, come avvenuto ad esempio per il settore conciario e per quello cartario, si è impegnato a proporre, per il prossimo anno, di dedicare lo studio al settore portuale. Lo studio dovrà servire da un lato per avere un bilancio complessivo della produzione di rifiuti portuali, dall'altro lato per individuare i coefficienti necessari per valutare la produzione delle navi in base a determinati parametri.

## Lo sviluppo sostenibile nell'Adriatico

### Tavola rotonda - Ancona, 5 novembre 2004

Le pagine della rubrica "News" di questo numero de I Porti d'Italia offrono ai lettori la possibilità di conoscere le più interessanti riflessioni emerse in occasione della tavola rotonda "Lo sviluppo sostenibile nell'Adriatico" tenuta ad Ancona il 5 novembre scorso nell'ambito della Conferenza internazionale del Rempec (il Centro dell'IMO di risposta d'emergenza contro l'inquinamento marino e per la sua prevenzione nel Mediterraneo) dedicata alla "Prevenzione e controllo degli inquinamenti marini non accidentali nella regione mediterranea".

I lavori della tavola rotonda sono stati presieduti da Nives Kosulic dell'Istituto per la pianificazione territoriale della Contea di Zara. Secondo Kosulic, per ottenere uno sviluppo economico sostenibile di aree nelle quali insistono più Paesi occorre un approccio di tipo cooperativo. E proprio adottando tale approccio è nata l'iniziativa del programma comunitario Interreg IIIA denominata DAMAC (*Difesa Ambientale del Mare Adriatico e Comunicazioni*), attraverso la quale le contee litorali croate e la Regione Marche intendono rafforzare il processo di cooperazione tra le sette regioni italiane e i quattro paesi della fascia costiera adriatica.

Nella giornata di lavori sono state affrontate tre tematiche relative al mare Adriatico: la *pericolosità*, la *vulnerabilità* e il *valore*. Per quanto riguarda la prima sessione sono intervenuti Guido Matteini, e Roberto Patrino, rispettivamente Referente per l'Italia e Direttore del Rempec. In particolare Matteini ha illustrato le cause dell'aumento del rischio per l'ambiente nell'Adriatico. Il rischio per l'ambiente dipende dal livello dei controlli lungo le direttrici di traffico, dalla tipologia e pericolosità delle merci trasportate, dagli standard del naviglio utilizzato (età media, rispondenza delle navi alle norme di sicurezza della navigazione e tutela dell'ambiente, grado di addestramento degli equipaggi, livello di gestibilità dei rifiuti prodotti) e naturalmente dai volumi dei traffici. Per quanto riguarda le direttrici, nel bacino Adriatico se ne possono identificare due tipologie: una verticale lungo le dorsali occidentali e orientali del mare, che interessa per la maggior parte il traffico di cabotaggio (da e per i mari nazionali dell'altro versante peninsulare), ma che comprende anche le rotte di collegamento internazionali (da e per il Mar Mediterraneo), e una orizzontale che interessa unicamente il traffico internazionale. Il flusso da e per il Mediterraneo mette in comunicazione il bacino adriatico, a ponente, con l'oceano Atlantico attraverso lo Stretto di Gibilterra e, a levante, con l'oceano Pacifico attraverso il canale di Suez. Detto flusso è percorso da naviglio non sempre controllato, in altre parole generalmente si ignorano dati e caratteristiche tecniche (nave) e commerciali (carico) se non all'arrivo della nave in porto. Il flusso da e per i mari nazionali invece risulta invece puntualmente controllato. Il flusso interno al bacino, sia relativo al cabotaggio nazionale che a quello

internazionale tra i diversi Paesi del bacino è controllato grazie anche a recenti dispositivi. Secondo Matteni occorre adottare corsie e rotte obbligate tali da comportare schemi di separazione del traffico. Per quanto riguarda i settori merceologici i prodotti petroliferi rappresentano oltre il 50% del carico movimentato (data la vicinanza dell'Italia ai centri di produzione del greggio in Medio Oriente). Il rischio è destinato ad aumentare soprattutto considerando il progetto *Druzba Adria* che prevede il potenziamento dell'oleodotto *Janaf*, a servizio della raffineria dell'isola di Veglia (precisamente a *Castelmuschio - Omisaly*), per farvi arrivare il petrolio greggio russo estratto dal Mar Caspio e dal bacino caucasico, destinato al mercato mondiale. I primi contingenti di greggio potrebbero entrare nello *Janaf* già dalla fine dell'anno. Oltre a questo progetto, un altro elemento che comporterà l'aumento del rischio è rappresentato dall'incremento dei traffici (presumibilmente del 35% per l'Adriatico), soprattutto considerando il progetto delle cosiddette autostrade del mare quale soluzione alternativa al trasporto su strada, che a sua volta si inserisce nel programma europeo per la realizzazione di veri e propri corridoi di comunicazione.

Tra gli strumenti di rilievo internazionale per fronteggiare l'inquinamento nei mari, il Direttore del Rempec Patrino, nel successivo intervento, ha ricordato l'accordo italo-croato-sloveno. Croazia e Slovenia nel 1994 chiesero il supporto del Rempec per la preparazione di un piano subregionale per la lotta agli inquinamenti marini accidentali che comprendesse anche l'Italia. I tre paesi hanno dato formale mandato al Centro per la preparazione dell'accordo nell'ottobre 2002. In conseguenza all'estensione del mandato del Rempec, il piano oggetto dell'accordo è diventato uno strumento utile anche per la definizione di strategie comuni nel cam-



Ancona





Il Direttore del Rempec Roberto Patrino durante il suo intervento

po della prevenzione, tanto che il capitolo riguardante la prevenzione è quello che qualifica l'originalità del piano rispetto ad altri che l'hanno preceduto. Per ora limitato alla parte centro-settentrionale dell'Adriatico (a nord della congiungente Bari-Dubrovnick), secondo *Patrino*, il piano potrà utilmente essere esteso alla parte sud del bacino e comprendervi l'Albania e il Montenegro non appena questi paesi si saranno dotati di un sistema nazionale adeguato, mentre la Grecia potrebbe farne parte da subito.

Nella seconda sessione dedicata alla *vulnerabilità* è intervenuto il professore *Roberto Danovaro* dell'Università Politecnica delle Marche. Per poter garantire uno sviluppo sostenibile al Mare Adriatico, il professore ha sottolineato che è necessario tenere sempre in considerazione gli aspetti ecologici dello stesso al fine di preservare le sue funzionalità. Un dato preoccupante sulla sostenibilità delle attività economiche, come la pesca, è quello riguardo alla produttività *off-shore* che negli ultimi anni, secondo dati del CNR, è diminuita di tre volte. Il mare inoltre viene "arato" al 100% ogni anno e dal punto di vista ecologico è minacciato sia dal problema delle specie aliene che dall'inquinamento delle navi, soprattutto in considerazione dei suoi bassi fondali (in termini di volume il Mare Adriatico rappresenta solo 1/130° del Mediterraneo).

La terza sessione dedicata alla creazione di *valore* è stata aperta da *Francesco Benevolo* di Confitarma. Il rappresentante degli armatori italiani ha sottolineato come l'Adriatico supporta "funzionalità economiche" di tutto rilievo. Analizzando gli elementi che contribuiscono in misura maggiore a creare valore nell'Adriatico, *Benevolo* ha evidenziato che mentre la struttura del bacino è molto solida (basti considerare la crescita delle esportazioni e dei traffici nel quadrante europeo sud-orientale), occorre eliminare le strozzature nelle reti di collegamento con altri bacini e superare l'isolamento dei nodi funzionali rappresentati dalle camere di commercio, i porti, gli interporti, le fiere, ecc. per fare in modo che aumenti l'interscambio di informazioni.

Nell'intervento successivo il professore *Giancarlo Polidori* dell'Università di Urbino ha affermato che il trasporto marittimo, attraverso i porti, grandi potenzialità per sostituire altre forme di trasporto eliminando alcune forme di inquinamento, ma con il rischio di generarne altre, tra cui l'inquinamento marino non accidentale provocato dalle navi. Collegandosi a questo ultimo aspetto, è poi intervenuto il Segretario dell'Ansep-Unitam *Paolo Baldoni* che ha fatto luce su un settore (quello degli associati all'Ansep-Unitam) che è sconosciuto ai più e che è impegnato tutti i giorni nel campo dei servizi ecologici portuali e della tutela del mare. Tale settore è stato interessato da un recente provvedimento, il Decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182 - *Attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico*. *Baldoni* ha

evidenziato che a distanza di 16 mesi dall'approvazione del Decreto, su scala nazionale, si intercettano meno rifiuti. Nel caso dello scalo anconetano, in questi 16 mesi, non sono state conferite acque di sentina. Tutte le navi sono ripartite per il successivo scalo grazie alla possibilità di deroga prevista dalla disciplina. Una critica è stata mossa anche al fatto di non aver reso obbligatorio il conferimento dei rifiuti da parte delle navi in servizio di linea con scali frequenti e regolari. Per superare questa situazione, secondo *Baldoni* è necessario rendere obbligatorio il conferimento dei rifiuti e dei residui, in modo non derogabile, se il porto di approdo è dotato dell'impiantistica necessaria. Affrontando il tema della deroga prevista dalla disciplina in vigore, in particolare in merito al fatto che l'Autorità marittima deve accertarsi che la nave abbia una capacità di stoccaggio sufficiente per i rifiuti accumulati e per quelli che saranno prodotti fino al porto successivo, *Baldoni* sottolinea la necessità di individuare un parametro per valutare la produzione di rifiuti dalle navi che possa essere utilizzato in modo oggettivo e uniforme dalle Autorità.

La sessione dedicata al valore è terminata con l'intervento di *Michele De Vita*, segretario generale della Camera di Commercio di Ancona e del Forum delle Camere di Commercio dell'Adriatico e dello Jonio. Focalizzandosi su alcuni temi specifici (turismo, nautica, pesca e maricoltura), *De Vita* ha evidenziato che la sostenibilità dell'Adriatico, risorsa comune a più paesi, può essere raggiunta solamente con un approccio unitario che, nei limiti delle specificità settoriali, sia orientato a identificare le tecnologie e le modalità produttive che riducano sempre più gli effetti negativi sull'ambiente, coniugando tutela e sviluppo.

Tra gli interventi conclusivi della giornata di lavoro ricordiamo quello di *Germana Petrella* di Legambiente Marche che ha focalizzato l'attenzione della platea su una riflessione poco trattata dai relatori che l'hanno preceduta. Al fine di riconoscere la centralità della questione ambientale in Adriatico e dare un quadro di certezze e di norme, l'associazione ambientalista rilancia l'istituzione di una AMPS - *Area Marina Particolarmente Sensibile* riconosciuta dall'IMO. Il progetto nasce dal riconoscimento della necessità di un approccio che preveda la partecipazione dal basso, che risulta imprescindibile per un approccio che intende orientarsi allo sviluppo sostenibile. Il progetto prevede la creazione di un tavolo di lavoro al quale partecipi attivamente anche chi vive e gode del mare, allo scopo di una maggiore condivisione del percorso verso la qualità dell'ambiente marino. Tramite questo approccio, come ha sottolineato *Roberto Patrino*, Direttore del Rempec, è possibile sviluppare le convenzioni, gli accordi e le iniziative internazionali che a vario titolo insistono su un unico bacino da tutelare, con le autorità e i portatori di interesse locali al fine di una loro maggiore comprensione e condivisione.



## 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*  
Amerigo Caferata - *Past President*

### Revisori dei Conti

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

### Consulenti

Com.te Guido Matteini - *Consulente Tecnico*

### 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](http://www.ansepunitam.it) - [info@ansepunitam.it](mailto:info@ansepunitam.it)

**Regioni & Ambiente**  
RIVISTA DI INFORMAZIONI ED AGGIORNAMENTO

Rivista mensile di informazione

Direttore Responsabile: Andrea Massaro  
Editore: Free Service s.r.l.  
Aut. Trib. di Ancona n. 1/2000 del 4/1/2000  
Sede amministrativa,  
Direzione, Redazione, Grafica:  
via del Consorzio, 34  
60015 Falconara M. (AN)  
Tel. 071 9161916 - Fax 071 9162289  
<http://www.onon.it>  
e-mail: [info@regionieambiente.it](mailto:info@regionieambiente.it)

## ASSOCIATI ANNO 2004

S.A.I.G.A. srl - CAGLIARI  
OROMARE spa - GENOVA  
Gruppo GARBAGE SERVICE srl - ANCONA  
LABROMARE srl - LIVORNO  
BATELLIERI CAGLIARI sas - CAGLIARI  
"LA PORTUALE IIA" 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  
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  
SECOMAR - RAVENNA  
SEA SERVICE srl - TRIESTE  
ECOTARAS Società Ecologica spa - TARANTO  
FIUMICINO HARBOUR SERVICES srl - FIUMICINO  
S.E.PORT. srl - CIVITAVECCHIA  
CONEPO SERVIZI scarl - MARGHERA - VENEZIA  
THARROS MARITTIMA snc - ORISTANO  
ECOLOGIA OGGI srl - LAMEZIA TERME  
EURECO srl - NAPOLI  
IMPRESA TURRITANA - PORTO TORRES  
NUOVA CARLETTI sas - PIOMBINO  
SIMAP srl - RAVENNA  
ECOLOGIA 2001 srl - ISOLA DI CAPO RIZZUTO  
AUSIMARE spa - CROTONE  
TRAPANESE TRASPORTI srl - TRAPANI  
PATANIA SERVIZI MARITTIMI srl - AUGUSTA  
TERNULLO CRISTOFORO srl - AUGUSTA  
VESTA spa - VENEZIA  
BONIFICHE.COM spa - GENOVA - PALERMO  
GMB COSTRUZIONI srl - PALERMO  
FULMAR snc - ANCONA  
GESTIONE PONTONI srl - AUGUSTA

