

Ufficio Ambiente Bonifica e Risanamento

# LA TUTELA DELL'AMBIENTE TRA LE PRIORITÀ DEL PORTO DI NAPOLI

del Dott. Cipriano Cinque

L'Autorità Portuale di Napoli nell'agosto 2003, per espressa volontà del Presidente Nerli, ha istituito l'*Ufficio Ambiente, Bonifica e Risanamento*.

Ad oltre tre anni dall'istituzione dell'Ufficio, tentiamo un primo bilancio del lavoro svolto che ha comportato essenzialmente l'avvio del programma tra ambiente, operatività e competitività delle attività portuali e dei traffici marittimi di stimolo al loro sviluppo.

Per il raggiungimento di tale obiettivo, alla nuova Struttura, sono state affidate funzioni di studio e prevenzione dei rischi ambientali e di supporto alla programmazione e progettazione dell'Ente.

Il nuovo Ufficio, segue anche le attività delle imprese interessate ad uno sviluppo aziendale sostenibile nel rispetto delle politiche e delle normative di natura ambientale indicate dalle *Direttive Comunitarie* e recepite dalla legislazione italiana.

Tra le iniziative più significative si segnala:

- La redazione, ai sensi dall'art. 5 del D.Lgs. n°182/2003 (di recepimento della Direttiva Comunitaria 2000/59/CE), del *piano di raccolta dei rifiuti e dei residui del carico prodotti dalle navi*, al fine di raggiungere l'obiettivo di ridurre gli scarichi in mare, in particolare quelli illeciti. La Regione, per le valutazioni di competenza (Giunta e Consiglio) ha approvato all'unanimità senza osservazioni questo documento. Il piano redatto dall'Autorità portuale ha come obiettivo di contribuire alla riduzione dell'inquinamento, fornendo un servizio completo alle navi, che prevede tutto il ciclo di gestione dei rifiuti classificati da analitici codici C.E.R. (codice europeo rifiuti) nonché i residui del carico prodotti dalle navi che ormeggiano nei porti situati nel

territorio dello Stato. Esso, inoltre, disciplina le attività di ritiro, trasporto, recupero e/o smaltimento, migliora la disponibilità e la funzionalità degli impianti portuali di raccolta rendendoli flessibili, implementando e ponendo in capo al Comandante della nave l'obbligo della raccolta differenziata degli stessi. Il servizio offerto, infatti, dovrà rispondere a criteri di facilità di accesso, di efficienza ed economicità delle tariffe, attraverso l'affidamento ad un soggetto *gestore* di comprovata esperienza e dotato delle necessarie risorse umane e materiali, già individuato per il triennio 2007-2009 al termine dell'espletamento di una gara Europea ad evidenza pubblica. Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, inoltre, verrà aggiornato ed approvato in coerenza con la pianificazione Regionale in materia di rifiuti, almeno ogni 3 anni, e comunque in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto. A tal uopo, su iniziativa dell'Autorità Portuale, per far sì che il piano rimanga coerente con la pianificazione Regionale, è stato istituito un tavolo di lavoro permanente presso la stessa. Altra caratteristica che contraddistingue la pianificazione in questione è la soluzione adottata per il conferimento dei rifiuti prodotti dalle imbarcazioni da diporto. Infatti, per tale tipologia di naviglio, omologato per un numero di persone superiori alle 12 unità e per i pescherecci saranno i concessionari delle aree o specchi acquei, destinati all'approdo di queste unità, a rendere disponibili spazi idonei dove posizionare i cassonetti che saranno forniti dal gestore stesso ed opportunamente omologati per la raccolta differenziata. Da ultimo, il nuovo gestore del servizio dovrà provvedere ad articolare la tariffa e successivamente trasmetterla all'Autorità



---

Portuale per il suo esame di congruità. Inoltre, concorrono alla determinazione della tariffa, altri elementi, relativi:

- 1) al quantitativo e del tipo di rifiuti conferiti;
- 2) all'eventuale prelievo effettuato in rada;
- 3) agli orari e ai giorni in cui viene effettuato;
- 4) alle categorie speciali di navi (es. navi militari);
- 5) alla gestione ambientale, delle attrezzature utilizzate, qualora il Comandante della Nave dimostri che la stessa produce quantità ridotte di rifiuti e residui;
- 6) al conferimento extra regionale, qualora non sia possibile provvedere in Campania allo smaltimento di tali rifiuti;
- 7) ad altri elementi;

Nel caso di navi in servizio di linea che effettuano scali frequenti e regolari, secondo quanto stabilito dal Decreto 182/2003, verranno definiti criteri specifici per la determinazione della tariffa tenendo conto di quanto sarà stabilito nella comunicazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti circa le esenzioni rilasciate per tale tipologia di navi. Nel caso di pescherecci ed imbarcazioni da diporto omologate per un massimo di dodici passeggeri, in considerazione della ridotta quantità e della particolarità dei rifiuti prodotti da dette imbarcazioni, si definirà una tariffa più favorevole non correlata alla quantità dei rifiuti conferiti, secondo quanto stabilito dallo stesso Decreto 182/2003. Il conferimento dei rifiuti accidentalmente raccolti durante l'attività di pesca non comporta l'obbligo della corresponsione di alcuna tariffa.

Recentemente, l'Agenzia EMSA (European Maritime Safety

Agency) che aveva avviato nel 2005, l'acquisizione di informazioni circa l'attuazione nei principali porti comunitari della suddetta Direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e, in particolare, in merito all'impatto del sistema di tariffazione adottato, ha pubblicato uno studio basato sull'analisi di dati di 28 porti mediterranei, presentato agli stati membri dell'Unione Europea all'interno di un workshop del marzo scorso, dal quale è risultato che il porto di Napoli è l'unico porto che, rispettando rigorosamente la Direttiva, è stato citato come *best practice* per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. La sua esperienza, secondo lo studio E.M.S.A., può essere estendibile, con relative misure di adeguamento, ad altre realtà urbane dell'area del mediterraneo.

- La promozione ed il controllo, sulla base di approfondite analisi relative alla necessità tecnico-operativa di assicurare alle navi che approdano nel porto di Napoli il più moderno e funzionale servizio di trattamento dei rifiuti liquidi oleosi, hanno consentito, di pianificare a cura e spese di privati, la realizzazione di un nuovo e più moderno impianto portuale di trattamento delle emulsioni oleose.

Tra le attività dell'ufficio Ambiente si segnalano ancora:

- la definitiva approvazione del *Piano di Emergenza* di Protezione Civile della zona Orientale di Napoli da parte della Prefettura di Napoli. A detto piano è allegata come sua parte integrante il *Piano Portuale Particolareggiato* di interfaccia con il predetto *Piano di Emergenza* esterna per le attività industriali a rischio di incidente rilevante.



- la partecipazione dell'Autorità Portuale di Napoli, in qualità di socio, alla società consortile a responsabilità limitata denominata "Centro Campano Tecnologie e Ambiente", che ha lo scopo di svolgere attività di ricerca, studio, progettazione e analisi relative alla messa in sicurezza, bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati.
- l'avvio della procedura di certificazione ambientale di adesione volontaria dell'Autorità Portuale allo Standard Internazionale UNI EN ISO 14001 e della successiva certificazione EMAS II, quale strumento di supporto per coniugare un sostenibile sviluppo delle attività portuali e dei traffici marittimi. In questa prima fase è stata completata la redazione del documento di AAI (analisi ambientale iniziale) che ha visto impegnati quattro gruppi di lavoro ai quali sono stati affidati compiti e responsabilità su varie aree tematiche e per i seguenti aspetti ambientali:
  - Scarichi nei corpi idrici;
  - rilasci nel suolo;
  - emissioni in atmosfera;
  - gestione dei rifiuti, sia prodotti dalle attività svolte nel territorio oggetto di studio, sia nell'ambito dell'applicazione del Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico secondo il Dlgs 24 giugno 2003, n. 182 ;
  - gestione di sostanze pericolose (amianto, PCB/PCT, Halon, CFC, HCFC, ecc.)
  - utilizzo di energia, acqua (di acquedotto e di pozzo) e materiali esauribili;
  - energia emessa (calore, radiazioni, radon, vibrazioni);

- impatti visivi, acustici e luminosi;
- incendi, scoppi ed esplosioni;
- movimentazione e trasporto di merci pericolose.

In tale contesto, alcune imprese portuali hanno dimostrato sensibilità ed interesse a certificare le proprie attività. Non può sfuggire, infatti, che "la certificazione ambientale contribuisce alla creazione di valore del *business* perché l'azienda, attraverso questo strumento, adottato su base volontaria, misura e controlla le prestazioni ambientali legate ai processi di produzione e/o erogazione dei prodotti e servizi. Il miglioramento delle prestazioni ambientali comporta nel contempo l'ottimizzazione dei costi di gestione e rappresenta la *molla* per aumentare la competitività dell'impresa sul mercato. In tale ottica, l'eco-efficienza è quindi la *molla* della competitività. Dall'analisi dei dati di recenti ricerche risulta evidente che gli investimenti per il miglioramento delle prestazioni ambientali aiutano la redditività delle imprese e contribuiscono ad una loro valorizzazione in ottica patrimoniale.

- L'attivazione di un tavolo di lavoro e di confronto con le società petrolifere che operano nella Darsena Petroli del Porto di Napoli al fine di redigere un progetto che, implementando le attuali condizioni di sicurezza della Darsena (Seveso II), possa rendere compatibile e funzionale quest'ultima con l'adiacente Darsena di Levante.



BURAX Srl ad ECOMONDO 2006 - Fiera di Rimini

## **ECODIGESTORE: “LA DISSOCIAZIONE MOLECOLARE APPLICATA AI RIFIUTI”**

A cura di **Donatella Mancini**

Dal 2002 la **Burax Srl** ha investito nella ricerca di applicazioni e tecnologie per il trattamento di rifiuti e per la produzione di energia, ad esso associata.

Dopo varie sperimentazioni, la **Burax** ha deciso che la strada da percorrere è quella dell'applicazione della dissociazione molecolare ai rifiuti, finalizzata al recupero di energia e di materia.

Il principio della dissociazione molecolare è stato inventato dai tedeschi durante la Seconda Guerra mondiale, che gassificavano il Carbone per ricavarne Idrogeno a scopi bellici. Poi il sistema è stato archiviato fino al 1996, quando a *Barrow*, in Alaska, a seguito di un disastro ambientale (una petroliera si era inabissata sversando tutto il suo carico nelle acque) venne costruito un impianto per trattare 3-4 ton/g di petrolio misto a stracci, catrame e sabbia. In questo caso gli inceneritori tradizionali non potevano essere impiegati perché l'Alaska è un'area di tutela ambientale internazionale.

Questa nuova tecnologia è stata presentata nel corso di un convegno svoltosi a Rimini, Giovedì 9 Novembre, nell'ambito di ECOMONDO 2006, “*Fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile*”, dal titolo “*La dissociazione molecolare applicata ai rifiuti. Dai rifiuti le nuove energie pulite*”.

Moderatore dell'incontro era **Emiliano Buralli**, *Presidente* della Burax Srl. “*Ho visitato tre impianti nel mondo - ha affermato Buralli - che presentano le stesse caratteristiche*

*di basso impatto ambientale con canne fumarie di piccole dimensioni. Uno dei punti di forza di questa tecnologia innovativa sta nella possibilità di trattare qualsiasi tipologia di rifiuto a prescindere dalla pezzatura, fatta eccezione per i metalli inerti... Inoltre - ha aggiunto - produce emissioni irrilevanti a basso quantitativo di ceneri inerti, il 3% sul totale del materiale caricato, le spese di manutenzione sono basse e non si limita a smaltire rifiuti, ma produce anche energia*”.

A seguire, l'ing. **Euro Giagnetich** della Burax Srl ha spiegato il funzionamento dell'impianto. Questa tecnica si basa su un principio chimico-fisico che applica basse temperature (400°) su tutti i materiali organici per un determinato periodo di tempo, così le molecole si scompongono passando dallo stato solido a quello gassoso dando origine ad un *syngas*, composto da CO, H<sub>2</sub> e CH<sub>4</sub>.

Questo gas sintetico, a seguito di un trattamento di depurazione (filtrato dei vapori di cloro), può essere bruciato in una fase secondaria, miscelato ad ossigeno, dando luogo ad un processo di combustione a temperatura di 1200°C con un sistema di bruciatore-combustore ad altissima efficienza (processo certificato EPA, *Environmental Protection Agency*).

La fase finale del processo è quella di bruciare in un combustore speciale ad alta efficienza (fase secondaria), nel quale si formano i fumi della combustione (CO<sub>2</sub> e H<sub>2</sub>O) a





circa 1200°C, onde evitare la formazione di diossina e furani, che inviati in uno scambiatore di calore consentono la formazione di vapore ad alta pressione. Successivamente il vapore alimenterà la turbina per produrre energia elettrica, inoltre sarà disponibile vapore esausto per l'utilizzo della residua energia termica (trigenerazione).

*“La domanda che mi sento ripetere di frequente - ha detto Giagnetich - è: per quale ragione questa tecnologia conosciuta fin dagli anni '40 ha trovato applicazione solo ora? Perché è stato l'avvento della computerizzazione a permettere il controllo di questo sistema. Gli statunitensi sono i numero 1 in questa tecnologia, ma per loro è più importante la produzione di energia termica, mentre per l'Italia - ha concluso - è prioritaria la produzione di energia elettrica”.*

Non c'è la necessità di utilizzare un gas esterno per elevare la temperatura in quanto l'energia elettrica è autoprodotta. Si tratta di un sistema chiuso ed autoalimentato perciò più sicuro per l'ambiente. Il primo impianto in Italia, da 100 t/g, sorgerà a Cremona, in un'area complessiva di un ettaro, di

cui il capannone occuperà 1500/2000 m<sup>2</sup> per 8 m di altezza. Un impianto da 100 ton. produce 3.67 megawatt/h.

L'ing. **Roberto Rovaris** della Burax Srl ha considerato, invece, l'aspetto economico della questione. *“Un sistema da 50 t/g - ha assicurato Rovaris - verrebbe ammortizzato in 6 anni, mentre per uno da 100 t/g ne bastano 4”.*

**Andrea Gori** del Gruppo *Deutsche Bank* ha illustrato le possibilità di finanziamento per le aziende che intendono acquistare l'ecodigestore di rifiuti. *“Due sono le possibilità - ha detto - per gli acquirenti: o il classico leasing oppure il project financing, per il quale non si chiedono garanzie, ma, come dice il termine, viene finanziato il progetto”.*

L'ing. Rovaris, a conclusione del convegno, ha precisato che non esiste un prezzo fisso di vendita, ma i preventivi sono personalizzati perché variano anche rispetto all'ubicazione dell'impianto ed ha aggiunto che la manutenzione ordinaria richiesta dagli ecodigestori è modesta rispetto a quella necessaria per gli impianti tradizionali.

# SHIPPING & YACHTING PER L'AMBIENTE

di Guidi Matteini

L'inquinamento del mare discende fondamentalmente dalla attuazione dello sviluppo industriale senza un'analisi preventiva delle sue conseguenze sull'ambiente e quindi senza adeguati provvedimenti per la salvaguardia dell'ecosistema.

In questo contesto la navigazione marittima e il diporto nautico si configurano come fattori di importanza determinante essendo tali attività uno dei motivi principali di inquinamento.

Le cause degli inquinamenti marini si possono suddividere in due tipi: quelle "accidentali", provocanti un inquinamento acuto, quasi sempre localizzato, con effetti diretti dovuti alla tossicità delle sostanze ad alta concentrazione e con rapide manifestazioni di mortalità nella fauna e flora marina (dovute a incidenti, quali: collisioni, esplosioni, incagli, rotture, manovre errate nella manipolazione del carico, ecc.); e quelle "intenzionali", meglio definite come "inquinamenti volontari", provocanti un inquinamento cronico, sistematico e generalizzato, con effetti diretti dovuti alla persistenza a bassa concentrazione di sostanze nocive che si manifestano sotto forma di una lenta evoluzione, spesso irreversibile e perciò altamente dannosa all'ambiente (dovute alle normali operazioni condotte dalle navi, e quindi anche dalle unità da diporto, quali: rilascio delle acque di zavorra o di lavaggio delle cisterne, rilascio delle acque di sentina e qualsiasi altro rilascio di altre sostanze inquinanti).

Le statistiche condotte in materia portano a ritenere che l'80% circa dei prodotti inquinanti scaricati in mare deriva da cause intenzionali e il rimanente 20% circa da cause accidentali.

Allo scopo di eliminare l'inquinamento intenzionale e di ridurre al minimo quello accidentale, si sono tenute nel 1954, nel 1973 e nel 1978, rispettivamente, tre conferenze internazionali alle quali hanno partecipato i rappresentanti della maggior parte dei Governi che hanno concordato e firmato tre Convenzioni, tramutandole successivamente in normative internazionali attraverso la loro ratifica.

In ordine cronologico, la prima normativa internazionale si prefisse lo scopo di limitare l'inquinamento marino dovuto alle navi, comunemente nota come OILPOL 54. La più recente, nota come MARPOL 73/78, in realtà indica due Convenzioni: la prima, relativa all'inquinamento marino dovuto alle navi (evoluzione della precedente OILPOL 54); la seconda, relativa alla sicurezza delle navi petroliere e sulla prevenzione dell'inquinamento marino. Ciò in virtù della decisione, a livello internazionale, di riunire la MARPOL 73 e il relativo Protocollo TSPP 78 sotto l'unico titolo MARPOL 73/78.

Quest'ultima Convenzione, stipulata a Londra nel 1973 e ratificata dall'Italia nel 1982, fu posta in essere con precisi scopi ambientalistici per disciplinare il traffico marittimo, con particolare riguardo al trasporto di prodotti petroliferi e chimici e alle cautele da adottare per assicurare che l'ambiente marino non avesse a soffrire danni in loro conseguenza, imponendo a ogni Stato aderente un articolato sistema di controlli e certificazioni.

Oltre al testo della "Convenzione per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi", la Conferenza Internazionale del 1973 ha adottato cinque Annessi, ciascuno relativo a cause di inquinamento diverse, e due Protocolli.

I cinque Annessi sono:

Annesso	Norma	Codice
I	prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi	oils
II	controllo dell'inquinamento da sostanze liquide nocive trasportate alla rinfusa	chemicals
III	prevenzione dell'inquinamento da sostanze nocive trasportate per mare in colli, o in contenitori, o in contenitori cisterna o in veicoli cisterna stradali o ferroviari	
IV	prevenzione dell'inquinamento da liquami scaricati dalle navi	sewage
V	prevenzione dell'inquinamento da rifiuti scaricati dalle navi	garbage

I Paesi che hanno aderito alla Convenzione hanno reso immediatamente esecutivi gli Annessi I e II, risultando gli altri facoltativi con entrata in vigore a livello internazionale un anno dopo la data in cui non meno di 15 Stati, la cui flotta mercantile costituisca non meno del 50% del tonnellaggio lordo mondiale, avranno aderito agli Annessi stessi, secondo quanto stabilito dalla medesima Convenzione ex art. 15 (2).

Altresì, i due Protocolli sono:

Protocollo	Titolo	Norma
I	"Provision concerning reports on incidents involving harmful substances"	obblighi e procedure di reportazione di incidenti coinvolgenti sostanze pericolose
II	"Arbitration"	procedure di arbitrato per dispute tra Paesi-parti della Convenzione

Detta Convenzione, infatti, nella sua stesura originale prevedeva l'entrata in vigore simultanea degli Annessi I e II, ma il Protocollo '78 ha modificato tale situazione introducendo l'art. 11 "Implementation of Annex II of the Convention", prevedendone l'entrata in vigore ritardata di tre anni (cioè alla data del 2.10.1986) rispetto allo stesso Protocollo e all'Annesso I, ovvero di un periodo ancora più lungo se così deciso da una maggioranza di 2/3 dei Membri del MEPC (Comitato per la protezione dell'ambiente marino) dell'I.M.O. (Organismo Internazionale Marittimo), avendone ravvisata la necessità di modifiche tecniche per una sua più facile applicazione (procedura di "accettazione tacita" in accordo a quanto previsto dall'art. 16 della Convenzione).

L'Italia ha ratificato la Convenzione e aderito al Protocollo '78 rispettivamente con le leggi n. 662/80 e n. 438/82, prevedendo in tal senso l'adozione di funzioni di natura





ispettiva e di controllo.

Tali accertamenti, di pertinenza dell'Amministrazione, sono compiuti, per quanto attiene alla sicurezza del mezzo, dal Registro Italiano Navale e per quanto concerne alla prevenzione dell'inquinamento marino dall'Autorità Marittima che, in sede locale, può avvalersi del Consulente Chimico di Porto o di altri soggetti (persone fisiche o Enti) aventi una riconosciuta specifica competenza tecnica in materia (D.M. 8.3.1988).

In proposito va specificato, come riferimento generale, che tale Convenzione si applica alle navi cisterna che trasportano idrocarburi o altre sostanze chimiche liquide (tossiche, nocive o comunque pericolose) uguali o superiori alle 150 T.S.L. e alle navi non cisterna uguali o superiori alle 400 T.S.L.; parimenti detta Convenzione stabilisce che per tutte le unità di diversa tipologia e tonnellaggio i Governi contraenti la medesima hanno l'obbligo di attuare le misure più appropriate per non disattendere ai principi fondamentali delle stesse.

A tale riguardo, con apposito decreto si è provveduto ad estendere la Convenzione in parola a tutto il naviglio nazionale compreso fra le 50 e le 150 T.S.L.

Evidentemente, la maggior parte delle unità da diporto, fatta eccezione quindi per quelle rientranti nel suddetto parametro e cioè le navi da diporto, resta apparentemente esclusa dai dispositivi in argomento. Ma il D.L. 14.6.1996, n. 436, recante l'attuazione della direttiva comunitaria 94/25/CE in materia di progettazione, costruzione e immissione in commercio di unità da diporto, all'art. 3, punto 1, prevede che dette unità debbano essere conformi ai requisiti essenziali indicati nel suo Allegato II, anche in materia di protezione dell'ambiente; in effetti, per quanto concerne la prevenzione degli scarichi, tali unità devono essere costruite in modo da evitare le immissioni fuori bordo di prodotti inquinanti (olio, carburante, ecc.), sia di tipo accidentale che intenzionale; altresì, le unità fornite di servizi igienici devono essere munite di serbatoi, oppure di dispositivi che ne consentano l'installazione temporanea a bordo per gli usi specifici in cui l'evacuazione di rifiuti umani è oggetto di limitazioni (ambiti portuali, aree marine protette, ecc.), con le relative tubazioni dotate di valvole che ne consentano la chiusura a tenuta stagna.

In adesione ai contenuti della Convenzione MARPOL 73/78 e dei suoi cinque Annessi, l'Amministrazione ha adottato degli appositi dispositivi per la sua applicazione, ma, nel contempo, ha promulgato anche delle proprie leggi in materia.

Tra le norme nazionali la più importante è la cosiddetta legge per la difesa del mare (legge n. 979/1982) che definisce per grandi linee le competenze e gli obiettivi della politica in difesa dell'ambiente marino.

Detta legge si collega al processo di normazione internazionale ed esprime la presa di coscienza che non si può fare affidamento solamente sulle capacità naturali di autodepurazione del mare, ma è necessario organizzarsi per conoscere il mare e i suoi complessi ecosistemi, controllarli, prevenire gli inquinamenti e, ove necessario, intervenire nel caso di

un loro verificarsi.

Ed è proprio in base a tale filosofia che detta norma prescrive il divieto assoluto di scarico in mare delle sostanze inquinanti, o miscele di queste, specificatamente elencate nel suo Allegato "A", ponendosi in un'ottica che travalica dal punto di vista del regime degli scarichi a mare l'impostazione della Convenzione MARPOL 73/78.

In effetti, il confronto comparativo fra le leggi in materia vigenti in campo nazionale e internazionale sembrerebbe comportare alcune contraddizioni che spesso sono motivo di confusione, sia nella interpretazione che, di conseguenza, nell'applicazione delle stesse (ci si riferisce, nello specifico, al divieto o meno di scaricare in mare acque non pulite, ovvero di permetterne il rilascio secondo precisi parametri di tolleranza in determinate zone, e quant'altro riportato nei rispettivi dettati normativi).

A questo punto è facile intuire quale siano le difficoltà che molti operatori incontrano nei rispettivi campi di lavoro, ma è ancora più evidente l'evoluzione della normativa e la volontà del legislatore a introdurre provvedimenti sempre più severi onde eliminare gli inquinamenti volontari e ridurre al minimo quelli accidentali.

In particolare, parafrasando, è molto facile imporre il divieto di gettare la carta a terra, ma è altrettanto difficile rispettare il dispositivo se non si costruiscono i cestini.

È necessario, pertanto, prevedere un'opportuna logistica attraverso la realizzazione di adeguate strutture e servizi capaci di rispondere efficacemente alla domanda.

Per quanto riguarda tale sistema di "reception facilities" e in particolare alla loro funzionale presenza nei porti, sia commerciali che turistici, per garantire la raccolta dei reflui dalle navi, l'Italia condivide in pieno l'impostazione di una politica comune per raggiungere un'armonizzazione delle normative e regolamentazioni in tale campo.

In tal senso, in data 28.12.2000 è entrata in vigore la Direttiva 2000/59/CEE del 27.11.2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, di cui ne è stata perfezionata l'attuazione con l'emanazione del D. Lgs. 24 giugno 2003, n. 182, che, a sua volta, ha trovato correlazione con il c.d. Decreto Ronchi in materia di rifiuti.

Ciò posto, in ossequio ai richiamati principi fondamentali della Convenzione MARPOL 73/78, appare evidente quanto sia opportuno attuare le necessarie misure preventive anche attraverso una più sensibile coscienza ambientalistica per una migliore politica di tutela e difesa del mare: infatti, se per gli operatori (industria, armamento, ecc.) ciò comporta un adeguamento, per il diporto nautico deve risultare un riferimento, quasi in termini filosofici.

Resta inteso che gli ambiti risultati potranno essere raggiunti solamente se la Convenzione MARPOL 73/78 sarà fatta rispettare da tutti i Governi degli Stati contraenti attraverso la sua armonizzazione con la normativa nazionale a livello di ciascun Paese.



## **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 Cafferata - *Past President*

### **Revisori dei Conti**

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

### **Consulente Tecnico**

Com.te Guido Matteini

### **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 INFORMAZIONI ED AGGIORNAMENTO

**Rivista mensile di informazione  
e 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

**Sede amministrativa,**

**Direzione, Redazione, Grafica:**

via del Consorzio, 34

60015 Falconara M. (AN)

Tel. 071 9161916 - Fax 071 9162289

www.onon.it

info@regionieambiente.it

**Responsabile Marketing:** Fabio Bastianelli

**Direttore Artistico:** Vinicio Ruggiero

**Stampa:** BIEFFE s.r.l.

via Zona Industriale P.I.P.

62019 Recanati (MC)

## **ASSOCIATI ANNO 2006**

AUSIMARE srl - CROTONE  
BATELLIERI CAGLIARI sas - CAGLIARI  
BONIFICHE.COM spa - GENOVA - PALERMO  
C.N. TALAMONE sas - TALAMONE (Gr)  
CONEPO SERVIZI scarl - MARGHERA (Ve)  
ECOLOGIA 2001 srl - ISOLA DI CAPO RIZZUTO (Kr)  
ECOLOGIA OGGI - LAMEZIA TERME (Cz)  
ECOTARAS Società Ecologica spa - TARANTO  
EURECO srl - PALERMO  
FIUMICINO HARBOUR SERVICES srl - FIUMICINO (Rm)  
FULMAR snc - ANCONA  
G.E.S.P.I. srl - AUGUSTA (Sr)  
GESTIONE PONTONI srl - AUGUSTA (Sr)  
GIUSEPPE SANTORO sas - GENOVA  
GMB Costruzioni srl - PALERMO  
Gruppo GARBAGE SERVICE srl - ANCONA  
GUARDIE AI FUOCHI DEL PORTO DI VENEZIA scarl - MARGHERA (Ve)  
I.MAR.S. srl - SAVONA srl  
IMPRESA TURRITANA - PORTO TORRES (Ss)  
LABROMARE srl - LIVORNO  
"LA PORTUALE II" scarl - CATANIA  
NIGROMARE srl - TARANTO  
NUOVA CARLETTI sas - PIOMBINO (Li)  
OROMARE spa - GENOVA  
PATANIA SERVIZI MARITTIMI srl - AUGUSTA (Sr)  
RIMORCHIATORI RIUNITI PORTO DI GENOVA - GENOVA  
RIMORCHIATORI SICILIANI srl - PALERMO  
S.A.I.G.A. srl - CAGLIARI  
SCAM snc - GELA (Cl)  
SEA SERVICE srl - TRIESTE  
SECOMAR - MARINA DI RAVENNA (Ra)  
S.E.PORT srl - CIVITAVECCHIA (Rm)  
SEPOR Terrestre e Marittima srl - LA SPEZIA  
SERVIZI ECOLOGICI PORTO DI GENOVA - GENOVA  
COOP. S. GIORGIO BARCAIOLI srl - SIRACUSA  
SIMAP srl - RAVENNA  
TERNULLO CRISTOFORO srl - AUGUSTA (Sr)  
THARROS MARITTIMA snc - ORISTANO  
TRANSMARE snc - VADO LIGURE (Sv)  
TRAPANESE TRASPORTI srl - TRAPANI

