

Porto di Piombino

Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale Com.te Tullio Tabani

Presidente, quando è stata istituita l'Autorità Portuale di Piombino e come giudica l'attività svolta finora?

L'Autorità Portuale di Piombino, istituita con decreto del Presidente della Repubblica il 20 marzo 1996, ha visto dapprima l'insediamento del Commissario e successivamente nel maggio del 1997 la nomina del Presidente da parte del Ministro dei Trasporti.

Solo a partire da quella data e subito dopo con la costituzione del Comitato Portuale, l'Autorità Portuale ha potuto esercitare appieno tutte quelle attribuzioni che la legge di riforma portuale le assegna e che sono il vero e proprio "governo del porto": indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle attività commerciali e industriali.

Le azioni condotte si sono concretizzate con atti di programmazione e regolamentazione che hanno contribuito non poco a mettere ordine in tutte le attività portuali.

Difficile - almeno da parte mia - esprimere giudizi sulla attività svolta; credo che la domanda debba essere rivolta agli utenti e agli operatori portuali. Io posso solo aggiungere che la circoscrizione dell'Autorità Portuale è stata allargata agli scali elbani con apprezzamento dei sindaci di Portoferraio e di Rio Marina.

Quali sono state le iniziative che hanno riscosso maggiore successo?

Il porto di Piombino, "naturale porta" per l'Isola d'Elba, è interessato dal transito di un considerevole numero di passeggeri ed automezzi. L'aver attuato una nuova ed efficiente logistica per gli imbarchi e soprattutto aver dotato il porto di una moderna e funzionale Stazione Marittima è un risultato indubbiamente importante. Mi preme tuttavia sottolineare che potrà essere fatto di più e meglio, obiettivo questo su cui costantemente lavoriamo.

Di non trascurabile significato l'approvazione di un nuovo strumento programmatico che ci consentirà di sviluppare in particolare il traffico delle navi da carico e ro/ro (autostrade del mare). Si prevede infatti di realizzare nuove banchine per circa 1.100 mt. di lunghezza, corredate da ampi piazzali.

Come giudica gli attuali livelli di traffico merci e passeggeri di Piombino?

Con oltre 8 milioni di tonnellate di merci e più di 3 milioni passeggeri, il porto di Piombino è già in buona posizione

rispetto agli scali marittimi nazionali. È evidente, tuttavia, che una volta ultimati i lavori di grande infrastrutturazione, attualmente in corso di esecuzione, le potenzialità del porto assumeranno valori ancora più elevati. Ma le maggiori aspettative potranno concretizzarsi non appena realizzate quelle opere previste nel nuovo strumento programmatico di cui si è fatto cenno.

Quali progetti/iniziative sono in atto specificatamente nel settore della tutela ambientale?

Il problema degli escavi è comune a tutti gli scali marittimi nazionali, così come è noto il problema della difficile ricerca del sito di deposito dei materiali provenienti dalle operazioni di escavo. Tutela ambientale vuol dire anche fare il possibile per evitarne il deposito in mare, in particolare in quelle zone, come la nostra, oggetto del "santuario dei Cetacei". Per questo l'Autorità Portuale di Piombino, d'intesa con il Ministero dell'Ambiente, ha intrapreso la strada della realizzazione di vasche di contenimento opportunamente impermeabilizzate e in grado quindi di garantire la totale salvaguardia dell'ambiente marino.



In quali ambiti si stanno investendo maggiori risorse?

Senza altro nella realizzazione di banchine, piazzali ed escavo dei fondali. Sia le opere in corso di esecuzione sia quelle che a breve saranno messe in cantiere, costituiscono il futuro di questo scalo, e ciò significa crescita e sviluppo. Strutture indispensabili ed importanti; basti pensare che gli investimenti assommano a circa 60 milioni di euro. Stiamo anche lavorando per realizzare una vera e propria "piastra logistica" con l'acquisizione di aree retroportuali attrezzate e collegate sia alla via diretta di penetrazione in porto che alla ferrovia.

Quali sono le principali emergenze del porto di Piombino?

Non parlerei di emergenze, ma di necessità. La prima e la più importante è quella di eliminare la promiscuità tra le diverse tipologie dei traffici: navi traghetto, navi ro/ro, navi da carico. Le opere in corso di realizzazione avranno anche questo scopo.

Convegno Internazionale ANSEP-UNITAM

“Adriatico e Jonio come risorse del Mediterraneo”

Venerdì 23 maggio nell'ambito della 63ª Fiera Internazionale della Pesca di Ancona si è svolto il Convegno organizzato dall'ANSEP-UNITAM, dal Comune di Ancona e dal Forum delle città dell'Adriatico e dello Jonio, con lo scopo di esaltare il ruolo da protagonisti dell'Adriatico e dello Jonio all'interno del bacino del Mediterraneo, da sempre luogo di incontro e scontro di culture, religioni e popoli diversi.

L'iniziativa ha permesso di conoscere più a fondo lo stato di salute del mare, i pericoli che corre e le soluzioni possibili per uno sviluppo sostenibile di un'area "altamente sensibile"; un ulteriore passo necessario per assicurare la migliore tutela di un patrimonio ambientale.

Premessa

Adriatico e Mediterraneo costituiscono una risorsa, non solo sotto il profilo del patrimonio ambientale per l'alto spessore dell'ecosistema floro-faunistico, ma, anche, in termini di sistema economico per il complesso delle attività che si svolgono e risulta motore determinante anche per lo sviluppo delle attività terziarie e connesse.



Mauro Palmiero
Presidente ANSEP-UNITAM

Programma

Il Convegno si è svolto in un'unica giornata ed è stato coordinato da **Paolo Baldoni**, Segretario Nazionale dell'ANSEP-UNITAM. Oltre ai relatori sono intervenute diverse Autorità nelle persone di **Sandro Barcaglioni**, Presidente dell'ERF Ente Fieristico Regionale; **Mauro Palmiero**, Presidente dell'ANSEP-UNITAM; **Fabio Sturani**, Sindaco di Ancona; **Vesna Lukanovic**, Presidente Forum delle città dell'Adriatico e dello Jonio e Vice Sindaco di Rijeka; **Alessandro Pavlidi**, Presidente dell'Autorità Portuale di Ancona. Nella mattinata

sono stati presentati diversi lavori, mentre nel pomeriggio si è tenuta una tavola rotonda sul ruolo delle istituzioni locali nello sviluppo sostenibile del bacino Adriatico-Jonio, a cui hanno partecipato anche **Emilio d'Alessio**, Assessore all'Ambiente del Comune di Ancona; **Manlio Cirilli**, Vice Presidente dell'ANSEP-UNITAM; **Vesna Lukanovic**, Vice Sindaco di Rijeka; **Fortunato Guarnirei** Sindaco di Chioggia e Vice Presidente del Forum; **Vincenzo Caforio**, Assessore alla Programmazione Economica del Comune di Brindisi; **Mariano Guzzini**, Presidente del Parco del Conero; **Miri Hoti** Sindaco di Durazzo.

Introduzione

Ha aperto i lavori **Mauro Palmiero**, Presidente dell'ANSEP-UNITAM, che ha esposto la struttura dell'associazione e la potenzialità di intervento che le imprese associate possono esprimere in tutti i porti d'Italia. Successivamente **Fabio Sturani**, Sindaco di Ancona, dopo aver ringraziato l'ANSEP-UNITAM per aver organizzato un evento internazionale di elevato spessore, ha espresso il suo

desiderio di trarre da questo incontro tutte le informazioni e le proposte per le scelte più opportune da parte delle amministrazioni. **Vesna Lukanovic**, Vice Sindaco di Rijeka, ha infine esortato a utilizzare i fondi strutturali europei per lo sviluppo dell'area e la tutela del mare.

Relazioni

La Dott.ssa **Tiziana Chieruzzi**, ricercatrice dell'ICRAM, ha trattato in modo esaustivo di: "Aspetti e peculiarità del Mar Adriatico nel contesto del bacino Mediterraneo". "Il Mar Adriatico", ha detto la dottoressa, "è un sistema complesso e diversificato in funzione di molti parametri tra cui la latitudine, le caratteristiche fisico-chimiche e biologiche, la distanza dalla costa e le variazioni stagionali. Questi parametri permettono di identificare in Mar Adriatico i sottosistemi Alto, Medio e Basso Adriatico nonché un Adriatico costiero est e uno ovest, ma anche un Adriatico invernale-primaverile e uno estivo-autunnale." "L'Adriatico", continua la Chieruzzi, "è il bacino più pescoso tra i mari italiani, in particolare l'Alto e il Medio Adriatico, e le principali specie pescate sono quelle definite "pesce azzurro" (alici, sardine, ecc.), la sogliola, la triglia di fango, la seppia e la vongola."

Proprio per le caratteristiche descritte, il Mar Adriatico è particolarmente sensibile ai fenomeni di inquinamento. I rischi maggiori di inquinamento accidentale derivano dal rilascio del contenuto di residui bellici a carica chimica (come iprite e lewisite, i cui effetti sull'ambiente sono oggetto di studio con il progetto ACAB - Armi Chimiche Affondate e Benthos), dalle attività estrattive di idrocarburi e dall'intenso traffico di petroliere e chimichiere. Per salvaguardare da questi pericoli i focal points del REMPEC, guidati dall'ICRAM, hanno istituito uno specifico gruppo di lavoro, denominato MTWG (Mediterranean Technical Working Group) per la raccolta e l'omogeneizzazione di tali dati per il Mediterraneo.

Il Comandante **Guido Matteini**, consulente dell'ANSEP-UNITAM, ha ribadito i delicati equilibri del Mar Adriatico e dello Jonio evidenziando la stretta sinergia tra i due mari, seppur così diversamente interessati da fenomeni di antropizzazione, e la necessità per entrambi di essere costantemente monitorati. "Conoscere più a fondo e controllare continuamente lo stato del mare e delle attività che si svolgono sul mare o lungo le coste marine", ha detto il comandante, "è il primo passo necessario per assicurare la migliore tutela del patrimonio ambientale." "Ma è altrettanto necessario realizzare una rete strategica di opportune *utilities* e *facilities* che siano idonee e adeguate alla gestione dei rifiuti, soprattutto per quelli prodotti dalle navi." Matteini ha infine analizzato in dettaglio la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi in transito e sosta nel Mar Adriatico.

Il Dott. **Carlo Conti**, Senior Adviser, ha invece presentato: "Lo stato dei lavori al Marine Environment Protection Committee dell'IMO (MEPC): quali prospettive per il Mar



Adriatico. “Il MEPC”, ha detto Conti, “non ha solo lo scopo di chiarire le difficoltà interpretative della MARPOL 73/78 (Convenzione Internazionale sull'inquinamento marino dovuto alle navi), ma anche quello di introdurre modifiche alle regole esistenti, di redigere nuove regole e di preparare ulteriori testi legislativi concernenti nuovi aspetti da prendere in considerazione per una completa tutela dell'ambiente marino.” Secondo Conti è necessario insistere su alcune opportunità, già esistenti nella normativa, che se opportunamente applicate potrebbero meglio tutelare e salvaguardare il Mar Adriatico. Tra queste: il controllo dell'immissione di specie esotiche attraverso la discarica delle acque di zavorra delle navi; dell'inquinamento atmosferico provocato dall'immissione dello zolfo contenuto nel combustibile delle navi; dell'uso indiscriminato di cloro negli impianti di depurazione; dell'impiego di vernici antivegetative contenenti TBT; ecc. Successivamente sono intervenuti il Dott. **Francesco Valentini**, *Dirigente SDM Ministero dell'Ambiente*, e l'Amm. **Roberto Patruno**, *Direttore del REMPEC*, le cui

Marittima Interna che, pur esprimendo un giudizio positivo su quanto fatto finora dai soggetti competenti in materia di tutela del mare, esorta a una maggiore integrazione tra associazioni istituzionali ed economiche nonché tra i popoli e i paesi vicini.

Nel pomeriggio, dopo la presentazione della nuova motocisterna a doppio scafo del Gruppo api (e la sua visita a bordo per gli interessati), si è tenuta la tavola rotonda sul tema del ruolo delle istituzioni locali per lo sviluppo sostenibile del bacino adriatico-jonico.

Da quanto esposto in mattinata e discusso nel pomeriggio è possibile riassumere i punti salienti per un corretto controllo del mare:

- **Prevenzione**, per far sì che la possibilità che un rischio si verifichi sia ridotta al minimo;
- **Collaborazione**, con integrazione e accordi sia nazionali che con altri paesi, per azzerare gli scarichi illeciti in mare (oggi l'80% delle cause di inquinamento);
- **Integrazione**, attraverso opportuni progetti (come



relazioni saranno trattate in seguito con maggior dettaglio. Infine **Miljenko Kapovic** *dell'Università di Rijeka* ha trattato il monitoraggio del potenziale inquinamento nella baia del Quarnaro, mentre l'Amm. **Eugenio Sicurezza**, *Comandante Generale delle Capitanerie di Porto*, ha spiegato il ruolo delle Capitanerie di Porto e le attività in materia di difesa del mare.

“Le Capitanerie di Porto”, ha detto l'Ammiraglio, “controllano il corretto uso del mare, contrastano l'inquinamento e le effrazioni nelle attività di pesca e nelle aree protette.” “Fondamentale”, continua Sicurezza, “è la prevenzione con controlli a monte per evitare l'ingresso nei nostri mari di navi non idonee e a rischio, verifiche sulle navi straniere, collaborazioni con i paesi vicini e, oggi, anche controllo antiterroristico del traffico navale.” Ha concluso i lavori del convegno **Massimo Provinciali**, *Direttore Generale per le Infrastrutture della Navigazione*

il CIP – Coste Italiane Protette), della gestione del rapporto costa-mare;

- **Risanamento**, delle aree ad alto rischio (come Brindisi e Taranto).

In conclusione

Il mare è una risorsa:

- **per l'Ambiente**
- **per il Trasporto**
- **per la Pesca**
- **per l'Economia turistica**

Intervista al

Dott. Francesco Valentini

Dirigente Servizio Difesa

del Mare del Ministero dell'Ambiente



In occasione del convegno internazionale "Adriatico e Jonio come risorse del Mediterraneo" organizzato lo scorso 23 maggio dall'ANSEP-UNITAM, è intervenuto il Dott. Francesco Valentini, Responsabile della Divisione IV "Prevenzione degli inquinamenti del mare e danno ambientale" del Servizio Difesa del Mare del Ministero dell'Ambiente, per parlare dell'evoluzione della norma nazionale in materia di prevenzione e controllo

degli inquinamenti marini. Al termine del convegno ha gentilmente risposto alle nostre domande.

Dott. Valentini, ci può brevemente parlare dell'evoluzione della normativa italiana in materia di prevenzione dell'inquinamento marino?

La Legge 972/82 "Disposizioni per la difesa del mare" è un vanto per il nostro Paese, in quanto rappresenta la prima legge organica per la tutela del mare. Nonostante le disposizioni richiedano degli aggiornamenti continui, la legge del 1982 rappresenta tuttora un punto di riferimento per la tutela delle acque territoriali. Successivamente la Legge 84/94 "Riordino della legislazione in ambito portuale" ha portato grandi innovazioni. Inoltre esistono integrazioni di fatto che provengono da altri livelli normativi. Penso ad esempio alle Direttive *Erika 1* (marzo 2000) ed *Erika II* (dicembre 2000), elaborate dalla Commissione in seguito al naufragio dell'*Erika* avvenuto il 12 dicembre 1999, e alla Direttiva 2000/59 (*Impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui di carico*) per la quale il Ministero ha preparato il Decreto di recepimento. Infine esiste un terzo livello normativo che deve essere rispettato, quello internazionale, come nel caso della Convenzione MARPOL 73/78 o della Convenzione di Barcellona del 1976.

Quali iniziative sta intraprendendo il Servizio del Ministero in cui lavora?

Innanzitutto stiamo lavorando ad un Piano sub regionale tra Italia, Croazia e Slovenia volto a creare il coordinamento necessario per prevenire e affrontare le emergenze. Inoltre abbiamo avviato le procedure per poter ottenere in sede IMO il riconoscimento internazionale del mare Adriatico come "Sensitive Special Area" (area sensibile speciale), al fine di anticipare i contenuti della direttiva europea e fissare regole più restrittive per il transito delle petroliere. A tal fine abbiamo avviato studi approfonditi sull'area, stiamo implementando misure di regolamentazione del traffico e soprattutto stiamo lavorando per giungere ad un

consenso tra i Paesi che si trovano a insistere sulle stesse acque. Infine è stato proposto un documento all'IMO per la salvaguardia delle aree chiuse o semi-chiuse.

A fronte dell'incremento della frequenza e della gravità degli incidenti, quello che ci auguriamo è che a livello europeo cresca la sensibilità verso la problematica della tutela dei mari e che si giunga ad un provvedimento che si ispiri all'*Oil Pollution Act* approvato nel 1990 negli Stati Uniti, che ha ottenuto ottimi risultati, riuscendo a dimezzare gli incidenti. Attualmente il Ministero appoggia fortemente la Commissione che sta esercitando forti pressioni al Consiglio e al Parlamento europeo affinché venga emanato un Regolamento che detti regole restrittive.

Ma quanto può risultare efficace un buon sistema legislativo per la salvaguardia dei mari?

Il rischio per i nostri mari rimane, anche considerando il fatto che le cosiddette "carrette del mare" sono destinate ad essere eliminate progressivamente. Anche le nuove navi, se mal condotte o se non rispettano le disposizioni legislative, possono rappresentare un rischio per la tutela delle acque marine. Spesso il doppio scafo viene citato come soluzione a molti problemi. In realtà questa alternativa garantisce un certo grado di sicurezza solo in caso di piccoli incidenti. Ritengo quindi che un buon sistema di prevenzione dei rischi di inquinamento dei mari necessiti oltre che di una legislazione puntuale e restrittiva, anche di un efficace sistema di controlli.

Quali criticità ritiene più rilevanti per il futuro dei nostri mari e i relativi ecosistemi?

Per il futuro dobbiamo attenderci un incremento dei traffici di petrolio proveniente dalla Russia, che troveranno scalo marittimo nelle coste della Croazia. Oltre all'eventuale sversamento di prodotti petroliferi, non bisogna sottovalutare poi il rischio di diffusione, attraverso lo scarico delle acque di zavorra delle navi, di agenti patogeni e di specie alloctone, che possono alterare gli equilibri degli ecosistemi locali e la catena alimentare. Questo fenomeno si riscontra già a livello mondiale; il primo paese che l'ha scoperto è stata l'Australia. Entro il 2004 si dovrebbe arrivare alla stesura e alla firma di una Convenzione internazionale in ambito IMO per il controllo e la gestione delle acque di zavorra.

“L'accordo Italo-Croato-Sloveno per la realizzazione del piano subregionale in Adriatico”

Breve sintesi dell'intervento del Contrammiraglio (CP) Roberto Patrino, Direttore REMPEC



Roberto Patrino, Direttore REMPEC

Il Mediterranean Action Plan è il piano d'azione immaginato e voluto da tutti i paesi della regione e della Comunità Europea per proteggerne l'ambiente, concordato a Barcellona nel 1975. Il REMPEC, agenzia tecnica dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), è stato istituito allo scopo di dare attuazione a quella parte del PAM riguardante la “preparazione e la lotta agli inquinamenti marini da idrocarburi (e altre sostanze nocive)”.

Nasce alla fine del 1976, all'atto dell'adozione del secondo Protocollo alla Convenzione di Barcellona il cui fine è quello di favorire la nascita e lo sviluppo in Mediterraneo di sistemi nazionali di preparazione e risposta agli inquinamenti marini accidentali, nonché quello di stimolare la cooperazione fra Stati in caso di situazioni di emergenza, attraverso accordi multilaterali. Al REMPEC venne affidato il mandato e la responsabilità di affiancare e aiutare i paesi della regione nella realizzazione di questo programma.

Dopo iniziali difficoltà organizzative e operative alla fine del 2002, delle 33 Convenzioni IMO principali, 10 sono state ratificate dal 90% dei paesi mediterranei, 15 dal 70% e su un totale di 20, 18 paesi mediterranei si sono dotati di un piano operativo per le emergenze inquinamento. Inoltre già da qualche anno, due piani subregionali per la preparazione e la lotta agli inquinamenti marini accidentali (il RAMOGEPOL, fra Italia, Francia e Monaco, e un secondo per il Mediterraneo Sud Orientale, fra Cipro, Egitto ed Israele), sono pienamente operativi. Altri due sono in avanzata fase di negoziato: nel Mediterraneo occidentale, fra Algeria, Marocco e Tunisia, e in Adriatico, fra Italia, Croazia e Slovenia. Un terzo fra Italia, Malta e Tunisia è allo studio. La richiesta per un quarto fra Libia e Tunisia è già stata presentata al REMPEC.

Il lavoro condotto dal Centro al fine di facilitare il processo di implementazione del Secondo Protocollo alla Convenzione di Barcellona, si è sviluppato in tre fasi. La prima si è posta come fine quello di realizzare un network mediterraneo anche grazie allo sviluppo di un Sistema Regionale d'Informazione e alla formazione di 2200 funzionari governativi. La seconda fase consiste nell'aiutare i paesi nel loro processo di sviluppo di sistemi nazionali di preparazione e risposta agli inquinamenti marini accidentali. Essa ha riguardato non solo aspetti operativi e logistici, ma spesso anche quelli di natura legale, amministrativa e organizzativa. La terza fase, più complessa, consiste nello stimolare e favorire lo sviluppo di accordi multilaterali finalizzati alla realizzazione di sistemi operativi subregionali in grado di rispondere prontamente e con efficacia a emer-

genze connesse con inquinamenti marini accidentali. Il fine dell'accordo subregionale tende a comprendere anche gli istituti tipici della prevenzione degli inquinamenti, quali gli impianti di ricezione portuale previsti dagli annessi I e V della MARPOL 73/78, i sistemi di controllo e di gestione del traffico mercantile (VTS-VTMIS), il monitoraggio da piattaforme aeree e spaziali, con particolare riguardo al monitoraggio degli scarichi illeciti da navi e al perseguimento dei responsabili.

Nel 1996 la Croazia e la Slovenia proposero all'Italia un accordo operativo per il Nord Adriatico e fu chiesto al REMPEC di fornire ai paesi la propria assistenza tecnica nelle fasi di preparazione e sviluppo del piano subregionale. Nell'ottobre 2002, a Malta, in occasione della riunione dei punti di contatto nazionali del REMPEC, i tre paesi decisero di dare formale mandato al Centro e includere nel programma 2002-2003 la preparazione dell'accordo. L'accordo comprende la parte di mare Adriatico a nord della congiungente Bari-Dubrovnick, e ha come obiettivo principale quello della preparazione alla lotta contro gli inquinamenti marini da idrocarburi e da altre sostanze nocive. I tre paesi si impegnano a prepararsi insieme, condurre insieme esercitazioni e periodiche sessioni di formazione del personale, fornirsi aiuto reciproco in caso di inquinamenti, stabilire un tavolo tecnico comune che prenda in esame aspetti e tematiche tecniche legate a tale fenomeno. L'Adriatico vede il suo delicato ecosistema minacciato dall'alto livello di rischio rappresentato dal traffico di prodotti petroliferi che lo percorre. Rischio che è destinato ad aumentare nel momento in cui al traffico destinato ai porti del nord dell'Adriatico, si aggiungerà il petrolio di provenienza russa che raggiungerà per l'imbarco il porto croato di Omšalj. Ecco quindi che l'accordo subregionale Croato-Italo-Sloveno, se pure inizialmente indirizzato a occuparsi degli inquinamenti accidentali, è destinato ad estendere in tempi brevi il suo campo di applicazione alla prevenzione degli inquinamenti da nave. Due aspetti in particolare sono destinati a giocare un ruolo importante: gli impianti di ricezione portuale e il monitoraggio del traffico. Per il primo è già in corso di sviluppo un progetto MEDA condotto dal REMPEC in Mediterraneo. Per il secondo si tratta di promuovere opportune campagne di sorveglianza del traffico petrolifero, anche al fine di perseguire i responsabili di scarichi illeciti da navi. Il REMPEC proporrà alla 13ª riunione delle Parti Contraenti della Convenzione di Barcellona, il prossimo novembre a Catania, alcuni progetti pilota in cui il CNR italiano è chiamato a coordinare gli aspetti legati all'utilizzazione delle piattaforme di monitoraggio e delle relative banche dati.